

О·Э·ЧКАЛОВА

Валерий Павлович ЧКАЛОВ



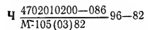
О·Э·ЧКАЛОВА

Валерий Павлович ЧКАЛОВ

Издание второе

МОСКВА
«СОВЕТСКАЯ РОССИЯ»
1982

Художник **Р. А. Казаков**


Ч $\frac{4702010200-086}{М 105(03)82}$ 96—82

ОБРАЗ ВЕЛИКОГО БОГАТЫРЯ

Время — великий испытатель. Одних, поспешно прославленных, предает забвению. Славу и величие других высветит, как бы увековечит.

В декабре 1938 года при испытании самолета погиб Валерий Чкалов. Чем дальше время отделяет нас от этого рубежа, тем ярче осознается все сделанное им, и образ его проявляется четче и величественнее.

Объяснений этому немало. Я отчетливо помню тот печальный день, когда делегация горьковчан отправлялась в Москву на похороны В. П. Чкалова. На перроне вокзала собрались тысячи земляков любимого героя, как бы передавая через нас народную любовь к памяти человека, который вошел в сердца всех. На перроне ко мне подошел старый сормовский рабочий Боков. Он сказал:

— Поклонитесь и от меня Валерию. Человек-то был какой! Русский народ в легендах и былинах создавал образ национального героя-богатыря. Чкалов-то и был настоящий народный герой!

Имя Чкалова переросло национальные границы, оно вписано в мировую историю, и не только воздухоплавания. В 1975 году в Ванкувере, в США, где в 1937 году приземлился советский самолет, открыт музей имени В. П. Чкалова, одной из улиц и вновь разбитому парку присвоено его имя.

В июне 1977 года наша страна отмечала сорокалетие первого, названного в народе чкаловским, перелета из Москвы через Северный полюс в США. В подмосковном городе Щелково открыт монумент в честь трансполярных перелетов, а на обелиске — барельефы отважных первопроходцев, и первый из них В. П. Чкалова.

О неослабевающем интересе к личности великого летчика говорит и выход в свет все новых книг и очерков об этом истинном самородке из народа. Назову лишь три книги, появившиеся в свет за последние годы. «Валерий Чкалов» — автор Герой Советского Союза Александр Васильевич Беляков. В серии «Жизнь замечательных людей» — «Чкалов» — автор Герой Советского Союза Георгий Филиппович Байдуков. И «Бессмертный флагман»— книга летчика-писателя Анатолия Маркуши. Фактура этих книг в какой-то мере хотя и однородна, но каждый из авторов по-своему, со своим видением воссоздает образ славного сына волжской земли.

Вскоре после гибели В. П. Чкалова на книжных прилавках появились роман Н. Боброва «Чкалов», биографическая книга о Валерии Павловиче, написанная известным летчиком Героем Советского Союза М. Водопьяновым, книга журналиста Л. Хвата, рассказывающая главным образом о пребывании экипажа Чкалова в США. Государственное издательство политической литературы в 1939 году выпустило роскошно оформленный том воспоминаний о Чкалове — «Великий летчик нашего времени» (так В. П. Чкалов был назван в правительственном сообщении о его гибели). Ценность этого издания исключительная, многих авторов, участвующих в нем, давно уже нет в живых, и их горячие записи о Валерии Павловиче оказались литературными памятниками ему.

Выходили книги о В. П. Чкалове и в Горьком. Назову хотя бы две из них. Издательство «Горьковская коммуна» вскоре после гибели В. П. Чкалова выпустило книгу «Великий летчик нашего времени», в которую включены не только десятки воспоминаний разных людей о замечательном волгаре, но и многие статьи и выступления самого Валерия Павловича, публиковавшиеся в местной печати. В том же 1939 году Горьковское издательство выпустило своеобразный фотоальбом с сопроводительным текстом «В. П. Чкалов на родине».

Война прервала издание книг о Чкалове, но и приумножила его славу в подвигах тысяч летчиков. Чкалов всегда был с ними в небе. Многие знаменитые летчики, рассказывая о своих воздушных сражениях, писали или

говорили, что их духовным учителем был Валерий Чкалов. Это не раз подтверждают в своих книгах такие воздушные асы, как трижды Герои Советского Союза Александр Покрышкин и Иван Кожедуб.

С 12 апреля 1961 года начинается эра космонавтики. Имя первого космонавта Юрия Гагарина на устах всех народов мира. Юрий Гагарин только учился ходить, когда погиб Валерий Чкалов. Но имя Чкалова стало и для него родным и близким, о чем он и написал в своей книге «Дорога в космос». В 1963 году в издадельстве «Молодая гвардия» вышел сборник воспоминаний «Наш Чкалов», составленный О. Э. Чкаловой. Этому сборнику предпослано вступление первых шести летчиков-космонавтов СССР — Юрия Гагарина, Германа Титова, Андрияна Николаева, Павла Поповича, Валерия Быковского и первой в мире женщины-космонавта Валентины Терешковой.

Приведу текст этого вступления:

«Каждый советский человек любит и знает Валерия Павловича Чкалова, помнит его заветы и хочет быть похожим на Чкалова. Мы, летчики-космонавты, многим обязаны Валерию Павловичу, хотя лично его не знали, но считали своим долгом быть чкаловцами.

В. П. Чкалов дорог нам тем, что он показал пример беззаветного служения партии, Родине, пример мужества и отваги в исследовании неизвестных районов земного шара. Первый в мире полет через Северный полюс из Москвы в США, осуществленный экипажем В. П. Чкалова, показал, как нужно бесстрашно вступать в бой с природой, презирать опасность, летать в неведомое.

Перед полетом в космос мы не раз вспоминали В. П. Чкалова, думали о том, как действовал бы он на нашем месте. После суточного полета в космическом пространстве Г. С. Титов поехал на Волгу, в Чкаловск, посетил место, где родился великий летчик, побывал в доме-музее, в ангаре, где сохраняется легендарный АНТ-25, совершивший прыжок через вершину планеты, и от имени всех космонавтов выразил восхищение жизнью и подвигами В. П. Чкалова.

Авиация — колыбель космонавтики, и традиции, рожденные летчиками, развиваются и умножаются космонавтами. В звездных далях будут жить имя Чкалова, дела Чкалова».

Лучше, пожалуй, не скажешь. Век космонавтики не заслонил имя Чкалова и его дела, а, наоборот, как бы ярче высветил величие подвига и значение личности этого самородка из народа. Только этим можно объяснить и то, что сподвижники Валерия Павловича по историческим перелетам А. В. Беляков и Г. Ф. Байдуков написали свои книги о дорогом друге и своем командире более чем через тридцать пять лет после его гибели. На временнòм расстоянии многое просматривается лучше и точнее.

Можно понять и объяснить то, что жена и друг Валерия Чкалова, мать его детей, Ольга Эразмовна взялась за перо и написала воспоминания только сейчас, через много лет после того, как Валерия Павловича не стало. Первые годы даже не думалось о такой книге. Тяготила невосполнимость утраты, все мысли и чувства, сила и энергия были отданы воспитанию детей — кровных наследников Чкалова. Теперь, когда дети стали самостоятельными, имеют свои семьи и тоже обзавелись детьми, когда слава Чкалова с годами не померкла, а, наоборот, обрела бòльшую смысловую значимость, Ольга Эразмовна решила поделиться с читателями сокровенными мыслями о незабвенном друге, муже и отце детей.

Валерий Павлович и Ольга Эразмовна прожили вместе недолгую, но весьма насыщенную жизнь. Я бы сказал — необыкновенную. Первый период ее — тяжелый в житейском плане и судьбе Валерия — был как бы солнечным и вместе с тем пасмурным. Солнечным его, Чкалова, устремленностью, поисками нового для боевых качеств авиации, стремлением отдать этой идее всего себя: ум, талант и энергию. Пасмурным потому, что его поиски в полетах не понимали, не принимали, нередко считали чуть ли не хулиганскими. Больше того, Чкалова подвергали дисциплинарным взысканиям, судили, сажали в тюрьму, а в заключение и отчислили из рядов армии. Во все эти горестные, пасмурные дни в жизни Чкалова рядом с ним была верная подруга, спокойная и уверенная в нем, любящая его жена — Ольга Эразмовна.

Нелегким был и второй период их совместной жизни, начиная со 2 мая 1935 года, когда Сталин сказал Чкалову: «Ваша жизнь дороже нам любой машины».

Через несколько дней после этой встречи, как бы придавшей Валерию Павловичу всемогущие крылья, он был награжден орденом Ленина. А потом подготовка и полеты по маршруту Москва — остров Удд и через Северный полюс в США, звание Героя Советского Союза. В конце 1937 года Валерию Павловичу был вручен мандат депутата Верховного Совета СССР.

К нему пришла всесоюзная, смело можно сказать, всемирная слава. Не всякому по плечу такая слава и популярность в народе, не все с достоинством ее выдерживают. Одним она кружит голову, и они зазнаются, переоценивают себя и свою роль в жизни, отрываются от народа и партии. Кое-кто славу понимает как право на безделье и разгул. Большинство же народную любовь принимают как удвоенную требовательность к себе, как обязательство оправдать это доверие новыми свершениями. Так относился к славе и Валерий Чкалов.

Ольга Эразмовна доверительно, на убедительных примерах показывает совокупность всех обстоятельств, выпавших на их долю с Валерием Павловичем, и свидетельствует, что ничто их не согнуло, ничто не затронуло их возвышенной и честной любви. В этом, пожалуй, и состоит главная ценность книги О. Э. Чкаловой «Валерий Павлович Чкалов».

Я знаю семью Чкаловых более сорока лет, бывал у них десятки раз при жизни Валерия Павловича и почти ежегодно навещаю в дни рождения и гибели Чкалова, когда в квартире 102 в доме № 14/16 по улице Чкалова в Москве собираются друзья и соратники великого летчика. Меня всегда радовала атмосфера дружбы и взаимопонимания, целеустремленного труда всех членов семьи, царившие в этом доме. Не пользоваться славой Валерия Чкалова, не жить отраженным светом этой славы, а стараться всем поведением, трудом и творчеством быть достойным его, ничем не запятнать имя Чкалова. Эту микроатмосферу и создавала в доме Ольга Эразмовна.

Если говорить о всепобеждающей любви, это значит говорить о том подвиге, который совершила Ольга Эразмовна Чкалова за годы после гибели своего мужа, оставаясь преданной ему во всем высоком значении этого слова, гордо неся выпавший на ее долю нелегкий

груз славы, почета и стремления быть достойной того и другого. В этом смысл и значение книги.

Партия и правительство проявили большую заботу о семье Чкалова. И мы, читатели, видим, что это помогло Ольге Эразмовне вырастить и воспитать детей: сын Игорь — полковник, дочери — Валерия и Ольга — ученые, кандидаты наук, сама Ольга Эразмовна — активнейший общественный деятель, воспитывающий юное поколение на примерах героической жизни Чкалова. Не случайно в дни семидесятилетия О. Э. Чкаловой правительство сочло ее достойной награждения орденом Трудового Красного Знамени.

Я знаю почти все, что написано о Валерии Павловиче Чкалове при его жизни и за последние годы. Немало писал о нем и сам, даже издал книжку «С Валерием Чкаловым». Приступая к чтению книги О. Э. Чкаловой, я не рассчитывал на открытия. И тем не менее многое оказалось настоящим откровением, особенно период трудных лет в жизни Валерия Павловича, когда он в лице Ольги Эразмовны обрел преданного друга.

Книга написана просто и доходчиво. И мне кажется, что О. Э. Чкалова правильно поступает, когда включает в ткань повествования отрывки из коротких воспоминаний или книг разных авторов, знавших В. П. Чкалова и писавших о нем. Это и позволяет создать портрет человека, нарисованный большим коллективом людей, очарованных его необычной личностью. Одной Ольге Эразмовне не под силу было бы все сказать, особенно о тех главных этапах жизни Валерия Павловича, в которых она непосредственного участия не принимала.

Необходимо подчеркнуть еще одну особенность книги, которую можно назвать передачей педагогического опыта. Скромный рассказ о том, как в семье Чкаловых воспитывали детей, какими принципами при этом руководствовались, будет полезным родителям самых различных возрастов.

Книга О. Э. Чкаловой «Валерий Павлович Чкалов» обогащает образ русского советского богатыря, на его примере учит преданности партии и Родине, зовет к подвигам и свершениям.

Л. Кудреватых

«Обычно принято писать историю событий человеческой жизни. Это глубоко ошибочно. Истинная жизнь — жизнь внутренняя».

РОМЕН РОЛЛАН

«Я ЗНАЛА ЕГО ЗАМЫСЛЫ, РАЗДУМЬЯ, ПЕЧАЛИ И РАДОСТИ...»

«Напишите книгу о Валерии Павловиче. Ведь Вы лучше других знали его»,— обычно говорят мне.

Вот отрывок письма, присланного мне из Молдавии инвалидом Великой Отечественной войны А. Глушковым, который был у нас дома еще при жизни Валерия Павловича.

«...Я воскресил сейчас в памяти образ Валерия Павловича. До посещения дня рождения Вашего сына Игоря я не знал Валерия Павловича. Для нас, мальчишек того времени, он был воплощением всего героического, самого возвышенного. И вот я увидел его в обычной житейской обстановке. Это был просто человек, человек, каких я потом редко встречал в своей жизни. В телевизионном фильме, который показывали в День авиации, Вы так мало, так скромно о нем сказали, далеко не все, что ему пришлось пережить. Но Вы должны написать книгу и в ней рассказать все, что Вы знаете о Валерии Павловиче. Оставьте новым поколениям самые истинные, самые правдивые воспоминания о нем. Ведь Вы больше всех знали его мысли, чувства, действия. Пусть молодежь воспитывается на этом. Только не скрывайте все, что ему пришлось пережить. Героизм не дался ему легко... Он всю свою жизнь посвятил авиации...»

Я часто встречалась с молодежью — школьниками, курсантами летных школ, молодыми воинами. Они обычно с пристрастием расспрашивали меня о Валерии Павловиче: каким он был в жизни, как воспитал в себе черты характера, которые помогли ему преодолеть все трудности, заслужить всеобщее признание, сделали его таким, каким он сохранился в памяти народа.

О Валерии Павловиче написано уже немало, и в этом, пожалуй, сложность моей задачи. Я была рядом с ним в начале его становления как летчика и как человека. Я была рядом с ним в самые трудные для него дни. Я знала его замыслы, раздумья, печали и радости. Да, я должна помочь людям узнать Валерия Павловича еще больше, глубже. И я приступила к работе над этой книгой, которая потребовала от меня много душевных сил, с чувством большой ответственности и волнения. И все же я понимаю, что я не смогу в пределах одной этой книги рассказать все о большой, сложной жизни Валерия Павловича...

ХАРАКТЕР ФОРМИРУЕТСЯ В ДЕТСТВЕ

Валерий родился без сознания. Его долго отхаживали. Подпалили тряпку из холста и дали понюхать. Он чихнул и закричал. Крестили Валерия в холодной, принесенной с Волги воде. Так рассказывала старшая сестра его Анна Павловна.

Рос он сильным, здоровым, наблюдательным мальчиком, обладал прекрасной памятью. Был ласковым и добрым, очень самостоятельным, смелым. Обычно играл где-нибудь на крыше или на каком-нибудь ларе. Любил взбираться на деревья, набивал шишки на лбу, но все молча терпел. Соседи называли его «Валерьян со звездой».

Лет пяти мальчик уже распознавал пароходы. Глядя на Волгу, он вдруг замечал: «Вон идет самолетский пароход!» (т. е. пароход общества «Самолет»). Любил в играх изображать себя капитаном парохода. Шести лет научился плавать и заплывал очень далеко, чем доставлял беспокойство своей старшей сестре. Подплывая к берегу, он обычно кричал: «Ну вот, что мне сделалось, я не боюсь!»

Учиться пошел в семь лет. Особенно любил математику — легко и быстро решал задачи. Его первая учительница Людмила Ивановна Славина рассказывала, что у Валерия были очень хорошие математические способности.

Впоследствии, когда Валерий Павлович стал про-

славленным летчиком и приехал на свою родину, он встретился с Людмилой Ивановиой и подарил ей фотографию, на которой иаписал: «Моей первой учительнице, которая показала мне букву «А» и велела запомнить. Не забывайте своего ученика».

Аина Павловиа, его старшая сестра, была тоже сельской учительиицей. Она вспоминает, как нм, молодым учительницам, было дано задаиие от сельсовета высчитать площадь посева овса на одном из участков. Они сиделн в сельсовете и высчитывали. Вошел Валерий и поинтересовался, что у иих за работа. Он быстро подсчитал все в уме и сказал: «Можете ие счнтать, все правильно». Учительиицы ие поверили и пересчиталн иа бумаге. Все действительио оказалось правильиым.

В 1917 году, вскоре после Октябрьской революции, в Василеве была открыта школа второй ступени. Туда пришли учиться ребята разных возрастов. Среди них был и тринадцатилетний Валерий Чкалов. Вот что вспоминает учительница В. П. Воскресенская: «Среднего роста, коренастый, сероглазый Валерий ничем не выделялся среди одноклассннков. Одет он всегда был более чем скромно. Носил видавший виды пиджачок, явно ие по росту, вероятио, перешедший к нему от старшего брата. Зимой ходил в больших отцовских валенках с загнутыми носами. Учеником он считался средним, но по математике заметио выделялся способиостями и сообразительностью. Бывало, в перемену войдет в учительскую преподаватель математикн, шумно вздохнет и скажет:

— Ох н трудное дело получилось! Дал самостоятельную работу, да, видно, не по снлам. Урок идет, пора бы кончать, а они все сидят. Думал, совсем ие решат. В это время Чкалов руку подиял. Решил, зиачит, самый первый. Потом уж н другие стали тетрадн сдавать.

В то время в школе не существовало ин старост, ни ученических организацнй, но Чкалов умел управлять классом и по праву счнтался его призиаиным вожаком. Ни в какой игре не терпел ои обмаиа и никогда не шел против уговора. Не выносил и лжи.

Иногда вместе со школьниками ходили на Волгу или Покровскую гору — очень красивое место на кру-

том берегу вниз по течению. Мальчишки принимались кидать в воду камешки — кто дальше, у кого больше «блинков» получится. Валерий и здесь упорно добивался первенства.

Сердце у него было доброе, мог он отдать товарищу все, что тот просит.

Однажды осенью приходит в школу взволнованная сестра Валерия — Анна Павловна.

— Был Волька в школе?

— Был,— говорю,— а что?

— А то, что он дома не ночевал и где теперь — не знаем.

Произошло же вот что. У Чкаловых в саду росла молодая яблонька какого-то особого сорта. Мать очень берегла ее, яблоки снимала в последнюю очередь. И вдруг однажды утром увидела: стоит дерево без единого яблочка. Позже узнали, что мальчишки, давно поглядывавшие на яблоню Чкаловых, подзадорили Валерия, и он, не раздумывая, щедро наделил редкими плодами всю ватагу. А потом спохватился, представил вдруг, что его ожидает... И убежал, ушел из дома, ночевал где-то у товарищей, но в школу все-таки явился. А когда вернулся домой, гнев у всех уже прошел, и Валерия не наказали. После я спросила его: «Досталось от мамы?» — «Нет. Она поняла: сам-то я ни одного яблочка не попробовал, все ребята разобрали».

...Летом, когда Волга входила в берега, мальчишки любили переплывать ее, иногда отдыхая возле бакена, иногда без остановок. Однажды в такую пору пришли они на реку. С ними был Юлька — городской мальчик (к кому-то из Нижнего приехал).

По команде все бросились в воду. С высокого берега за пловцами наблюдали взрослые, держа на всякий случай лодку наготове.

Плывут ребята пять минут, десять. Вдруг слышат крик Юльки:

— Ой, тону!

Валерий отстал от товарищей, повернул в сторону Юльки. Тот увидел его, еще сильнее закричал:

— Волька, тону!

Подплыл Валерий, Юлька хотел ухватиться за него. Валерий отстранился и крикнул:

— Ты плыви, плыви, не утонешь. Только не цеп-

ляйся за меня, а то оба ко дну пойдем. Плыви, я рядом.

А сам держится впереди. Юлька барахтается, тянется к нему, но достать не может и поневоле плывет самостоятельно. Добрались с грехом пополам до бакена. Юлька по неопытности уцепился за него снизу и сразу же оказался под водой. Валерий быстро подхватил его.

— Хватайся за бакен сверху и сразу руки «на замок».

Вскоре прибыла лодка. Юльку забрали, а Валерий продолжал путь к левому берегу. Так получилось, что из всей компании один Валерий поспешил на помощь товарищу в опасную минуту».

Женя Боев, один из товарищей детства Валерия, рассказал мне однажды о другом его великодушном поступке.

«Вечером, когда уже за Волгой догорал закат, ребята еще удили рыбу. Клев кончился, но надежда выудить еще рыбешку не отпускала от реки. Вдруг поплавок одной из удочек дернулся и стремительно погрузился в воду. В метрах десяти от плота показался кончик удочки, он то погружался в воду, то поднимался над ней, постепенно удаляясь от берега. Удочку явно водила какая-то крупная рыба.

Как же достать удочку? Плавать так далеко никто не умел. Мальчишки беспомощно бегали по плоту и шумели. На крик явился Валерий на лодке, подплыл к удочке, перегнулся через борт и торжествующе закричал, вытаскивая огромного окуня, а потом, выйдя на берег, отдал хозяину и удочку, и окуня».

Валерий был хорошим товарищем, никогда не обижал слабых ребят, всегда заступался за них, помогал им.

Валерий Павлович, уже будучи Героем Советского Союза, рассказывал, что рос он отчаянным сорванцом. Заплывал на середину реки, нырял под пароходы и плоты. Здоровые легкие позволяли ему так долго держаться под водой, что он успевал отсчитывать до сорока бревен плота. Зимой любил спускаться на лыжах с отвесного берега на широкую гладь замерзшей реки.

«Валерий был вожаком всех похождений ребят по заросшим тальником берегам Волги, которую он так страстно любил всю жизнь»,— говорил о Чкалове учитель Василевской школы А. Яковлев.

Когда Валерий Павлович сам стал отцом, он учил своего сына никогда не обижать младших, более слабых, заступаться за них и помогать им. Эти качества характера, воспитанные в детстве, делают потом взрослого отзывчивым и добрым, ведь характер человека, как известно, формируется в детские годы.

Вся обстановка в семье Чкаловых, где почиталось уважение и доброе отношение к людям, зародили в душе мальчика благородные черты.

Когда мы вместе с Валерием Павловичем приезжали к нему на родину, я наблюдала, как он, уже прославленный человек, с почтением относился к родным, проявлял уважение к их образу жизни, привычкам, нравам, как доброжелательно относился к людям.

Многие, кто знал Валерия Павловича, подчеркивают его общительность, широту и доброту характера, радушие и уважение к человеку.

Передо мной страница «Курортной газеты» от 15 декабря 1940 года. В рубрике «Два года со дня смерти В. П. Чкалова» опубликованы некоторые воспоминания людей, лично знавших Валерия Павловича. Вот строки из заметки «Чкаловские ботинки», написанной И. Дроздовым, работавшим тогда бортрадистом управления международных воздушных линий.

«В 1932 году семнадцатилетним юнцом приехал я из Саратова в Москву. Направлялся я тогда к брату Владимиру. Вместе с ним жил его школьный товарищ и друг — Валерий Чкалов. Брата я не застал дома.

— Сейчас поедем в аэропорт, будем обедать,— сказал Чкалов.— Что это у тебя на ногах?— спросил он.

Обувь моя истрепалась.

— Нет. У нас в Москве так не ходят.

Он быстро открыл шкаф и протянул мне свои ботинки.

— Может быть, лакированные хочешь?— спросил Чкалов.

От лакированных я отказался, а коричневые чкаловские ботинки стали моей первой московской обувью».

Филипп Иванович Утолин, шофер Валерия Павловича, рассказывал: «День за днем каждое утро я подавал ему машину. Мы мчались на аэродром. У своего правого плеча я чувствовал его плечо...

Проходили дни за днями, месяцы за месяцами, год

за годом. Наш маршрут не менялся, не менялся и мой «пассажир», только на его груди появился орден Ленина, потом второй орден Ленина, затем орден Красного Знамени. На голубых петлицах знаки полковника уступили место ромбу комбрига. С каждым днем его имя все громче звучало по необъятной стране. Слава его разнеслась по всему миру. А он оставался все таким же, каким я его увидел в первый раз в гараже авиационного завода,— задушевный, простой человек.

Каждый день возле гаража происходила одна и та же сцена. Валерий Павлович громко здоровался с шумной ватагой шоферов, затем вынимал коробку папирос и объявлял: «Закуривай, товарищи!» В один миг шоферы разбирали все папиросы, и у Валерия Павловича оставалась в руках пустая коробка. Мы понимали, что он принес папиросы для нас.

Бывало, садится Чкалов за руль, а я вроде пассажира, на улице дождь, плохая погода. Поравнявшись с трамвайной остановкой, Валерий Павлович обязательно остановит машину и посадит кого-нибудь — небось на работу опаздывает, давай подвезем! Приглашает пешехода в машину, подвозит его к месту работы. Тот благодарит и не знает, кто его подвез.

Родной он был для меня человек, ближе отца и матери, наставник жизни».

После гибели Валерия Павловича Филипп Иванович не покинул нашу семью. Этот человек удивительной скромности и порядочности был с нами сорок лет. Он и в 70 лет не покидал руль автомашины, которая по распоряжению правительства была оставлена в пользование семьи Чкалова.

ПУТЬ К МЕЧТЕ

Отец, Павел Григорьевич, мечтал сделать Валерия техником и отдал его в техническое училище в город Череповец. Там Валерий проучился только два года. Не было дров для отопления, не хватало преподавателей, и училище вынуждены были закрыть. Валерий вернулся домой и стал работать с отцом подручным молотобойца. Павел Григорьевич был очень требовате-

льным, и первое время Валерий никак не мог угодить отцу, но он очень старался и наконец заслужил одобрение отца. Это означало, что он в достаточной степени овладел мастерством молотобойца. Захотелось испытать себя и на другой работе. Валерий поступает кочегаром на камнечерпалку, а потом на пароход «Баян».

Механик парохода «Баян» И. С. Гоголев вспоминал: «У нас на пароходе не хватало кочегара. Как раз в это время к нам пришел проситься на работу Валерий Чкалов, молодой, здоровый парень, бойкий, энергичный. Попросился в кочегары. Машинист его и спрашивает: «А ты где служил?» — «Я,— говорит,— на пароходе не служил, но мне очень желательно. Я работал в затоне». Его взяли. Больше всего Чкалова занимала машина.

Валерий Павлович рассказывал мне, как однажды, работая в кочегарке парохода, он услышал звук какого-то мощного мотора. Выскочил на палубу и впервые в жизни увидел летящий в воздухе самолет. Гул мотора, крылья — это было так заманчиво. С тех пор его не покидала мечта подняться в воздух. Но как осуществить мечту? Валерий покинул пароход «Баян» и уехал в Нижний Новгород. Здесь он отыскал своего односельчанина Володю Флорищева, который служил в Красной Армии и работал бригадиром по сборке самолетов в Канавине, в авиационном парке. Владимир посоветовал ему вступить добровольцем в Красную Армию.

Началась гражданская война. Советская Республика была окружена интервентами. Разруха, голод. Вот в это трудное время Валерий вступил добровольцем в Красную Армию и был назначен в 4-й авиационный парк в Канавине. Там, в авиационных мастерских, он работал учеником — сборщиком самолетов.

Ему тогда шел шестнадцатый год. Ни от какой работы он не отказывался, все ему было интересно: искусно плел тросы, покрывал лаком плоскости, с усердием ввертывал шурупы, присматривался к тому, как собирали «фарманы», «ньюпоры», «вуазены». Иногда его посылали в другие города собирать старые авиационные детали. Эти поездки были полезны. Он привозил старые детали, участвовал в сборке самолетов и провожал их на аэродром.

Он вспоминал потом, с какой завистью провожал

в воздух старые изношенные самолеты, с каким усердием изучал машину, как настойчиво после этого он просился в летную школу.

Уже тогда созрело решение: путь у него один — он должен летать! Вся его будущая жизнь только в этом!

Время было трудное. Работать приходилось по 12 часов в сутки, но Валерий старался изо всех сил, чтобы заслужить право попасть в летную школу. Он стремился в теоретическую школу летчиков в городе Егорьевске под Москвой. Разверстка пришла небольшая. Несмотря на свой мужественный вид, Валерий по возрасту еще не имел права учиться в летной школе. Рабочие авиапарка, зная горячее желание Чкалова стать летчиком, сами обратились к командиру с просьбой направить его в школу. Мечта сбылась. Он курсант Егорьевской летной школы!

Состав учлетов был разнообразным: рабочие, мотористы авиационных частей, красноармейцы, прибывшие прямо с фронтов, несколько моряков и совсем молодые ребята, не знавшие еще воинской службы. Возраст был тоже различен: от 17 до 30 лет. Но всех объединяло одно — желание летать. Чкалов был самым молодым учлетом в школе, ему было всего 17 лет, но широкоплечий волжанин с мужественным лицом выглядел несколько старше.

В учебную программу Егорьевской школы входили общеобразовательные предметы — алгебра, геометрия, физика — и большой курс по изучению материальной части самолета и теории самолетовождения, а также общевойсковая подготовка.

Заниматься было трудно, учебников не хватало, программу проходили в ускоренном темпе, но настойчивое желание стать летчиком помогало. Чкалов успешно осваивал сложные науки.

Летчик Ф. Уваров, учившийся в те годы в Егорьевской школе, вспоминает о Чкалове как об одном из способнейших курсантов. Он удивлял быстротой решения в уме даже самых сложных задач.

А Н. Новиков, тоже курсант того времени, рассказывал:

«Чкалов поражал нас своей феноменальной памятью. Часто один из нас выписывал на листе чистой бумаги ряды пятизначных, шестизначных цифр. Лист давали

на некоторое время Чкалову, тот внимательно всматривался в него и через 2—3 минуты возвращал. Тогда мы просили назвать один из рядов цифр, написанных на листе, и Чкалов без ошибки угадывал.

Когда Чкалова вызывали к доске решать задачи по навигации, он, не особенно торопясь, записывал условия задачи и тут же, как только стихал голос преподавателя, диктовавшего условия, писал знак равенства и сразу же ответ, даже в тех случаях, когда задачи попадались со сложными алгебраическими преобразованиями. Мы спрашивали, как он все это делает, и просили раскрыть нам секрет такого быстрого решения задач, он с улыбкой отвечал: «Проще пареной репы. У меня рука и голова идут как бы на параллельных курсах — рука пишет, голова варит, но у головы большая скорость... Пока рука записывает условия задачи, голова успевает ее решить. Вот и все!»

Чкалов был очень жизнерадостным. На занятия шли строем через весь город, распевая песни. Любимыми нашими песнями были: «Смело, товарищи, в ногу», «Песнь о вещем Олеге», «Взвейтесь, соколы, орлами» и другие. Нашим постоянным запевалой был Чкалов.

Валерий Павлович очень любил песни и дорожил своей репутацией песенника. С каким старанием он, бывало, выводил: «Как ныне сбирается вещий Олег». Он пел с чувством, выразительно, четко произнося слова песни. Мы подхватывали запев, и песня лилась над городом. Когда мы шли по улице, жители выходили из домов послушать наши песни, поглядеть на светлоголового запевалу».

По окончании Егорьевской школы всем курсантам присвоили звание красных командиров, и весь выпуск был направлен в Борисоглебскую летную школу. В этой школе они должны были учиться летать, но полеты начались значительно позже. В помещении когда-то стоял кавалерийский полк. Были казармы, конюшни, манеж. Из этих конюшен и старого манежа нужно было строить ангары и другие помещения. Учлеты и стали строителями своей школы. Работали с большим энтузиазмом — ведь впереди предстояли долгожданные полеты. А главное, кто много трудился на строительстве новой школы, тот зарабатывал лишний учебный полет. Чкалов не боялся работы. Он ломал стены манежа для бу-

дущего ангара, мыл самолеты и чинил трубки на шасси — «козьи ножки». Он всегда старался заработать лишний полет, возможность еще раз побывать в воздухе. В этой школе Чкалов получил разрешение на первый самостоятельный полет.

У Валерия Павловича был очень требовательный инструктор Очев. Он был всегда внимателен и сдержан с курсантами, так как знал, что каждое его необдуманное слово может подействовать на настроение, вывести их из равновесия. Правда, Очев иногда поругивал Валерия во время полета. Как потом выяснилось, это было признаком «утверждения» курсанта, признанием того, что он уже хорошо летает и недалек тот момент, когда его выпустят в самостоятельный полет. И вот в одно августовское утро Чкалов понял, что сегодня он будет летать один. Он сидел в кабине и слушал напутственные слова своего учителя. Наступила наконец великая минута в его жизни... Впоследствии Валерий рассказывал мне об ощущениях первого полета — они незабываемы и остаются на всю жизнь.

Молодой летчик быстро совершенствовался в летном мастерстве. Он летал смело, уверенно. Ему был свойствен точный расчет, рефлексы его никогда не запаздывали. К тому же у него вырабатывался свой собственный стиль полета. В Борисоглебской школе впервые проявились исследовательские наклонности Чкалова, его тяга к эксперименту. Он однажды попробовал сделать на учебной машине глубокие виражи. Они у него получились. Но когда он посадил машину, инструктор ему сделал замечание. Чкалов сконфуженно сказал: «Я хотел показать, товарищ инструктор, что я умею делать глубокие виражи. Мне кажется, что эта машина на многое способна». И действительно, позже на ней делали все фигуры высшего пилотажа, вплоть до мертвых петель.

Вот как рассказывал об этом бывший инструктор Борисоглебской школы Николай Федорович Попов. «Мне приходилось не раз бывать с ним в воздухе. Сидишь иной раз в учебном самолете на инструкторском месте и чувствуешь, как этот малец, не налетавший еще и десятка часов, заставляет машину подчиняться своей воле, властвует над ней. К вмешательству инструктора в управление самолетом он был необычайно щепетилен.

Сделав посадку, торопился выяснить, чем было вызвано то или иное замечание инструктора».

Успехи Чкалова — результат упорного труда. Он постоянно учился. Жажда приобретать новые знания подружила его со школьной библиотекой, в которой он мог подолгу заниматься. Его библиотечный абонемент удивляет разносторонностью читателя. Тут и книги по авиации, и классики русской литературы.

Помнят в школе Чкалова и как хорошего спортсмена. Он увлекался футболом, стоял за честь своей команды. При неудачах не унывал, но и не зазнавался после победных матчей.

Любил Валерий играть и в школьных любительских спектаклях. Недаром его звали «артистом».

Об этой его любви вспоминает и школьная учительница В. П. Воскресенская: «Он всегда был заводилой в драматическом кружке, играл с душой. Помню, как сейчас, его в пьесе Островского «Бедность не порок». Сколько чувства вложил он в слова героя пьесы Любима Торцова: «Шире дорогу, Любим Торцов идет!»

В октябре 1923 года Чкалов в числе десяти лучших учлетов Борисоглебской школы был направлен в Московскую школу высшего пилотажа. В аттестации Валерия Павловича было написано: «Чкалов являет пример осмысленного и внимательного летчика, который при прохождении летной программы был осмотрителен, дисциплинирован.

Чкалов с первых полетов обращает внимание высокой успеваемостью по полетной программе, уверенностью движений, спокойствием во время полетов и осмотрительностью».

Покидая Борисоглебскую школу в числе ее первых выпускников, Валерий Павлович оставил такую запись: «Я счастлив, что окончил школу и уезжаю с первым выпуском. Мне все-таки жаль покидать ее, ведь все здесь сделано нашими руками. Берегите школу, друзья!»

Здесь мне хочется несколько забежать вперед. В апреле 1975 года я получила письмо из Борисоглебска. Начальник школы генерал-майор авиации А. Н. Новиков приглашал меня приехать и, как он писал, «разделить с нами радость по поводу присвоения теперь уже высшему авиационному училищу летчиков имени Валерия Павловича Чкалова».

Борисоглебская летная школа была открыта в апреле 1923 года. В 1933 году за высокие показатели в подготовке летчиков для ВВС РККА она награждена орденом Красного Знамени, а в 1943 году — орденом Ленина. В предвоенные годы и в годы Великой Отечественной войны воспитанники школы показали образцы мужества, отваги и героизма по защите нашей социалистической Родины.

С 1969 года училище работает по программе высшей школы.

...Поезд приближается к Борисоглебску, я волнуюсь, ведь здесь Валерий Павлович впервые поднялся в воздух.

И вот я в зале училища. Передо мной молодые загорелые лица нынешних курсантов. Им не пришлось воздвигать стены училища. Они пришли сюда со средним образованием, готовые освоить сложный курс авиационных наук. В училище большие аудитории, хорошо оборудованные учебные кабинеты, уютные общежития, цветы на территории школы... На меня устремлены внимательные глаза слушателей. Они хотят услышать от меня что-то новое о жизни Валерия Павловича. О нем они знают лишь из книг и кинофильмов.

Я рассказываю им о многом, очень волнуюсь. Ведь они стремятся быть такими, как Чкалов, они изучают его полеты, его мастерство, его опыт.

Здесь, в этой школе летного мастерства, трогательно хранят память о Валерии Павловиче. Ему в музее училища посвящена отдельная комната.

Я покидала Борисоглебское училище с радостным сознанием того, что советская авиация пополняется образованными, преданными Родине людьми...

В Московской школе высшего пилотажа, куда перевели Валерия, учлетов уже называли слушателями. В основе курса были практические полеты на боевых самолетах. Летали на немецких «фоккерах» и английских «мартинсайдах». Скорость этих машин не превышала 200 километров в час и была для того времени вполне приемлемой.

Валерий Павлович был направлен в группу летчиков, совершенствовавших свое мастерство на самолетах-истребителях. Инструктором был Александр Иванович Жуков, великолепный мастер высшего пилотажа.

Здесь, в этой школе, Чкалову предстояло овладеть этим искусством. Он упорно работал, был требователен к себе. Предстояло сдавать экзамен на летчика-истребителя. После удачного исполнения сложных фигур он чувствовал большое удовлетворение и часто повторял: «Вот где душу-то отведешь!» Кстати сказать, фигуры высшего пилотажа он выполнял мастерски.

Наконец наступил счастливый день, когда ему объявили, что он идет в истребительную авиацию.

В инструкторской книжке А. И. Жукова есть запись о молодом Чкалове: «Простой, общительный, сильный, с неуемной жаждой к полетам и особенно к высшему пилотажу, или воздушной акробатике, как мы ее тогда называли. Я сам любил эту самую акробатику. Можете представить, с каким удовольствием я обучал Валерия Чкалова и наблюдал его смелые, красивые воздушные фигуры. О Чкалове после окончания им полетов в группе мною был написан и передан командованию сохранившийся в документах вывод: «Закончил обучение с аттестацией «очень хорошо». Как летчик и человек очень спокойный. Нарушений дисциплины не наблюдалось...»

После Московской школы высшего пилотажа, которую Чкалов окончил в мае 1924 года, его направили в Серпуховскую школу воздушной стрельбы и бомбометания. Начальником этой школы был Федор Алексеевич Астахов. В музее Чкалова, на его родине, в городе Чкаловске, маршал авиации Астахов в книге отзывов записал: «Всегда чего-то ищущий, всегда ненасытный и атакующий Чкалов оставил в советской авиации неизгладимый след. Он смело ломал устоявшиеся каноны и традиции, если видел, что они устарели».

В Серпуховской школе Валерий Павлович встретился со своим старым товарищем летчиком Николаем Александровичем Целибеевым. Вот что рассказывает он об одном полете Валерия Павловича:

«Это было в 1924—1925 годах. В то время авиапромышленность в стране только зарождалась. Это вынуждало нас покупать материальную часть за границей, конечно, тщательно проверяя ее. В этом деле особенно ярко проявилась способность Валерия выжимать из машины все, что она может дать. Помню такой эпизод: из Дании в Серпухов прибыли германские само-

леты-истребители марки «Фоккер Д-11». Прилетел и шеф фирмы, выпускающей «фоккеры». Естественно, что мы попросили немецкого коллегу продемонстрировать летные качества машины. Шеф-пилот согласился и показал эффектный взлет и ряд других фигур. А после посадки он предложил опробовать самолет кому-нибудь из нас. Сначала полетел начальник летной части школы, потом кое-кто из инструкторского состава. И только потом разрешили пробу курсантам. Дошла очередь до Чкалова. И сейчас у меня перед глазами этот полет. Самолет незнакомый, но Валерий освоился с ним необычайно быстро. А вскоре словно слился с машиной воедино. Чувствовалось, что она ему пришлась по душе. В воздухе он находился долго. Сделал много фигур высшего пилотажа, чисто, отточенно, «по-чкаловски».

После посадки специальная комиссия осмотрела все узлы конструкции. И повсюду обнаружила трещины. Валерий так «опробовал» «Фоккер Д-11», что немцам пришлось срочно вызывать бригаду сварщиков с завода-поставщика для устранения дефектов и дополнительного крепления основных узлов конструкции самолета».

Чкалов попадает в группу к инструктору высшего пилотажа и воздушного боя на истребителях Михаилу Михайловичу Громову, который был направлен в эту школу для проведения срочного важного выпуска.

Громов говорил о Чкалове: «На земле он, казалось, ничем особенно не выделялся. Но стоило ему подняться в воздух, как опытным наблюдателям бросалась в глаза особая хватка этого человека. Он был талантлив, именно талантлив в летном деле. Он был создан для того, чтобы летать. Это чувствовалось сразу. В воздухе он был хозяином. В нем жила неукротимая уверенность в победе при любых самых трудных обстоятельствах, которые порой складывались в воздухе. Он не знал, что такое сомнение в своих силах. Быстрота действий у этого человека равнялась быстроте соображения. Он действовал так решительно, что, в сущности говоря, и времени-то не оставалось для сомнений».

По окончании школы стрельбы и бомбометания в июле 1924 года Валерий Павлович был послан в Ленинградскую 1-ю Краснознаменную истребительную эскадрилью. Эта эскадрилья создалась из отряда знаменитого летчика П. Н. Нестерова.

Осуществилась мечта Чкалова — он стал летчиком-истребителем.

Я часто думаю: ну а если бы не тот случай на пароходе «Баян», искал бы он свою судьбу в авиации? И снова и снова прихожу к выводу: да! Небо — жизнь его.

1-я КРАСНОЗНАМЕННАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Командиром эскадрильи, куда направили Валерия Павловича, был Иван Панфилович Антошин. Командир сразу обратил внимание на молодого летчика. Чкалов очень много времени проводил у самолета, проявляя большой интерес к полетам. Иван Панфилович дал ему сначала летать на самолете «Ньюпор 24-бис», старом, потрепанном, на котором запрещено было делать фигуры высшего пилотажа. Но однажды в хороший летный день молодой пилот набрал высоту и стал выполнять фигуры настолько резкие, что этот самолет мог развалиться в воздухе. К счастью, все окончилось благополучно. После полета Иван Панфилович спросил Чкалова, почему он нарушил приказание и делал фигуры на самолете, который для этой цели забракован.

Валерий Павлович был очень смущен и ответил:

— Товарищ командир, я знаю, что нарушил дисциплину, за это я должен понести наказание. — И добавил:— Не мог выдержать. Подумайте, я не был в воздухе более месяца!

Антошин наказал его пятью сутками гауптвахты, а для полетов в дальнейшем перевел на более совершенный самолет «Фоккер Д-7».

Так началась летная жизнь Чкалова в 1-й Краснознаменной истребительной эскадрилье.

Валерий Павлович был в отряде у летчика Москвина, но он стал просить И. П. Антошина о переводе в отряд к его другу — летчику Петру Леонтьевичу Павлушову, потому что Москвин сам мало летает и ему мало дает летать в зоне (зона — определенное место для фигурных полетов). Иван Панфилович уважил

просьбу Валерия и перевел его в отряд Павлушова, в звено Василия Васильевича Леонтьева.

Еще в те годы Чкалова занимали полеты в трудных метеорологических условиях. Он считал, что летчик должен уметь летать при любой погоде. Чем сильнее ветер, чем гуще облака, тем больше его тянуло в воздух. Уже с первых дней Чкалов зарекомендовал себя смелым летчиком.

Антошин впоследствии рассказывал, что для участия в больших маневрах Балтийского флота от эскадрильи были выделены два лучших летчика — Чкалов и Леонтьев. Задание состояло в том, чтобы разыскать в море флагманский корабль «Марат» и сбросить на палубу вымпел. Погода была скверная: тучи нависли над морем, моросил дождь. Видимость была исключительно плохой.

Прошло два часа, а летчики не возвращались. В такую погоду разыскать «Марат» было почти невозможно. Через два с половиной часа неожиданно вынырнул из-за деревьев самолет Леонтьева. Летчик доложил, что «Марат» не нашел и задание не выполнил. Бензин был на исходе. А Чкалова все не было. Тревога овладела командиром. Где Чкалов? Разбился? Утонул? Ведь и у него по времени бензин кончился. Выпускать кого-либо из летчиков на розыски было бессмысленно: шел дождь, и горизонт сливался с небом сплошной пеленой воды. Командира попросили к телефону. Из Ораниенбаума звонил... Чкалов. Доложил: задание выполнил, нашел «Марат», вымпел сбросил. Бензина хватило только на то, чтобы приземлиться около Ораниенбаума. Просил прислать моториста и бензин. Антошин так оценил поведение Чкалова: в этом полете проявились все лучшие качества боевого летчика — сила воли, чувство ответственности за порученное дело, прекрасное знание самолета и умение взять от него все, что он может дать.

Иван Панфилович Антошин по просьбе Валерия Павловича согласился «подраться» с ним в воздухе для проверки в воздушном бою. После «боя» он отметил, что машиной Чкалов владеет исключительно хорошо и обладает прекрасными качествами летчика-истребителя.

Летом эскадрилья выезжала в лагеря и с первых дней приступала к воздушной стрельбе.

Упражнения заключались в следующем: на высоту 700—800 метров запускали шар-пилот, а летчик должен был отыскать его в воздухе и расстрелять из пулеметов. Лучше всех справлялись с этой задачей командир отряда П. Л. Павлушов и командир звена В. В. Леонтьев. Валерий Павлович вначале во многом уступал им, и это ему не давало покоя.

Иван Панфилович рассказывает, что Чкалов однажды пришел к нему расстроенный и жаловался, что ему никак не удается стрельба по шарам, и просил помочь. Антошин его успокаивал: сразу, мол, ничего не делается. Чтобы метко стрелять, нужна большая практика, которой у молодого летчика почти не было.

Чкалов упорно начал упражняться в стрельбе. Он вставал рано утром и принимался за работу. За такой тренировкой увидел его однажды Иван Панфилович. Валерий Павлович в одних трусах тренировался в наводке по летающим самолетам. Он был застигнут врасплох и просил никому из товарищей не рассказывать об этом. Иван Панфилович обещал. Упорство Чкалова, его тщательная работа над собой поражали Антошина. Не прошло и двух недель, как он лучше всех в части стрелял по шарам-пилотам.

Иван Панфилович был строгим командиром, требовательным, но и очень человечным. Летчики уважали и любили своего «батю». Он также любил своих «орлов» — так называл он летчиков. Чкалова он ценил, любил, но и наказывал, когда тот заслуживал этого.

Приближались октябрьские торжества 1927 года. В Москве готовился воздушный парад. Для участия в нем от Ленинградской эскадрильи был выделен Валерий Чкалов. Он полетел в Москву.

Вот что он писал мне из столицы: «Лелик, ты не можешь себе представить, что я сделал здесь своим полетом. Весь аэродром кричал и аплодировал моим фигурам. Мне было разрешено здесь делать любую фигуру и на любой высоте. То, за что я сидел на гауптвахте, здесь отмечено особым приказом, в котором говорится: «Выдать денежную награду старшему летчику Чкалову за особо выдающиеся фигуры высшего пилотажа». Это было прочитано в Большом театре на торжественном заседании». Далее он сообщал: «Началь-

ство хочет еще раз видеть наш общий полет, а здесь много самолетов. Это будет что-то особенное».

Читая эти строки сейчас, я ясно представляю себе, какое ликование было в душе Чкалова: он полетал вволю, показал особенности своих полетов и свое искусство. Он, как щедро одаренный человек, был призван создавать новое. И хорошо понимал, что без самоотверженной, смелой тренировки не может быть летчика-истребителя.

Пилотам, в том числе и В. П. Чкалову, пришлось некоторое время задержаться в Москве из-за погоды. Валерий Павлович волновался — мы ждали первого ребенка, и я должна была отправиться в роддом. Он хотел быть в это время в Ленинграде. И как только появилась возможность, Валерий Павлович взлетел, но подломал крыло самолета. Так он и летел до Ленинграда.

В Москве, на доме № 14/16 по улице Чкалова, висит мемориальная доска. На баральефе надпись: «В этом доме жил великий летчик нашего времени Валерий Павлович Чкалов». И никто, читающий эти строки, не предполагает, как сложен, труден и порою мучителен был путь Чкалова. Все его планы были связаны с воздухом, с самолетом, но дорога в небо не была гладкой. Он пережил немало тяжелых дней в своей жизни. Была она короткой — около 35 лет, но очень яркой, полной исканий, постоянного стремления вперед.

Чкалов — летчик-истребитель — был молод, храбр, полон энергии. Однообразие рабочих полетов не удовлетворяло его. Все накапливающиеся силы и возможности, опыт искали выхода. Иногда он совершал такие полеты, которые не разрешались уставом. Он искал, пробовал, испытывал возможности самолета. То, что делал в воздухе Чкалов, разрешать другим нельзя было. Самолеты того времени не были столь совершенны, и к тому же не каждый молодой летчик мог выполнить то, что давалось Чкалову. Положение любого летчика, полеты которого не укладывались в рамки дозволенного, оказывалось сложным.

Вспоминая один грустный случай (это было еще в самом начале нашей семейной жизни), я теперь неволь-

но улыбаюсь, но тогда... Лето было жарким, Валерий Павлович, чтобы быть поближе к семье, снял в деревне около Гатчины комнату, и я по окончании школьного учебного года, забрав младшую сестричку Нюру, поехала туда на все каникулы. Чкалов и Александр Фролович Анисимов в это время осваивали полеты на перевернутом самолете. Через месяц они вернулись. И вот однажды Валерий Павлович говорит мне: «Лелик, выходи сегодня в поле, посмотри, я буду летать вниз головой». Конечно, я заволновалась, но виду не показала, а в назначенное время мы с сестрой отправились в поле.

День был чудесный, летный, как говорят пилоты. Ярко светило солнце. Поле было усыпано ромашками, синими-синими васильками, а воздух так насыщен ароматом полевых трав, что голова кружилась. Только сердце мое билось тревожно. Вдруг слышим шум мотора, поднимаем головы и видим — прямо над нами низко летит перевернутый самолет. Нас буквально оглушил его грохот, а самолет, облетев поле, вернулся и, помахав крыльями, поплыл дальше. Мы смотрели ему вслед до тех пор, пока не убедились, что он благополучно приземлился.

Полет был великолепно выполнен, но, увы, на более низкой высоте, чем положено по инструкции. У Чкалова была страсть — выжать из самолета все возможное, чтобы почувствовать, вернее, точно узнать, на что в случае необходимости способна эта машина.

Вернувшись с аэродрома, он спросил нас: «Ну как?» Что можно было сказать? Действительно, великолепно! А Чкалов, получив обрадовавший его ответ, сказал, что завтра он отправляется на гауптвахту на 15 суток за нарушение высоты...

Комната, где находился «узник», располагалась на первом этаже. Я с нашим другом — Клавдией Ивановной Торбеевой — решила навестить Валерия Павловича. Клавдия Ивановна — учительница, с которой я работала в одной школе в параллельных классах. Нас сближали не только общие интересы, связанные с работой. Она была искренним, преданным другом, добрым, хорошим, жизнерадостным человеком, и Валерий Павлович очень ценил эти человеческие черты. Свидания на гауптвахте не разрешались, и мы, медленно прохажи-

ваясь по тротуару туда и обратно, долго ждали, не появится ли он в окне. И смешно было, и, конечно, немножко грустно. На нас недоуменно оглядывались прохожие, но мы были терпеливы и наконец увидели улыбающееся, радостное лицо. Посмеялись, поговорили, но надо было уходить, пока «не обнаружили».

Страсть к новому, стремление к тому, чтобы взять от машины все, что она может дать, стремление стать виртуозным летчиком-истребителем заставляли Валерия Павловича нередко нарушать инструкции. Рассказанный мною гатчинский случай был далеко не единственным.

Валерий Павлович ехал однажды трамваем на аэродром. Проезжая через Троицкий мост, он выскочил на ходу из трамвая и направился к перилам моста. Долго смотрел вниз, внимательно изучая расстояния между фермами, чем немало встревожил дежурного милиционера. Тот не раз подходил к Валерию Павловичу и, не удовлетворившись его объяснениями, до самого конца бдительно следил за ним. В тот день под неусыпным взглядом милиционера он все изучил и рассчитал. И вот в один из хороших летных дней под мостом с огромным грохотом пролетел самолет.

Этот эксперимент тоже не прошел ему даром: отсидел на гауптвахте положенное время.

Впоследствии Чкалов писал: «Сейчас уже все знают, что победителем в воздушном бою, при прочих равных условиях, окажется тот летчик, который лучше владеет самолетом, который способен взять от машины все, что она может дать. Высший пилотаж — одно из непременных условий современного воздушного боя. Мертвые петли, боевые развороты и иммельманы, перевороты через крыло, раверсмены, свечки, бочки, штопор, пикирование — все эти маневры входят в арсенал высшего пилотажа и служат для того, чтобы летчик мог занять более выгодное положение в воздухе. Пользуясь этими же фигурами, летчик уходит из-под обстрела врага в случае прямой опасности».

В первые годы Великой Отечественной войны я прочитала в газете «Правда» статью о том, как наш советский летчик Рожнов попал в очень трудное положение. Его нагонял немецкий самолет. Положение было опасное и тяжелое. Рожнов искал выход. Впереди

он увидел железнодорожный мост. Он вспомнил Чкалова и... нырнул под мост. Газета пишет: «Это было смело, дерзко и удивительно!» Летчик был спасен.

Я прочла заметку с большим чувством удовлетворения. Чкалов был прав в своих экспериментах, в своих опытах и исканиях. Его полеты говорили о большом мужестве, летном мастерстве и вошли в историю советской авиации как примеры виртуозного владения самолетом. Вместе с тем было бы, пожалуй, несправедливо умолчать о том, что все же в ранней его летной практике действительно случались и рискованные полеты. Они не вызывались необходимостью, они шли, вероятно, от избытка молодых сил, энергии, от постоянного стремления совершить что-то новое. Он чувствовал себя в воздухе как в родной стихии.

Эксперимент полета под мостом однажды пригодился и самому Валерию Павловичу, выручил из грозившей беды. Во время работы в Осоавиахиме произошел такой случай: Чкалова послали с механиком перегнать машину из Новгорода в Ленинград. Погода плохая, а машина далеко не совершенная. Он вернулся домой рано утром. Я уже спешила на работу в школу. Поздоровавшись, спросила: «Почему ты так рано? Ведь не летел же ночью?» Валерий Павлович усмехнулся и ответил: «Я поездом приехал. Придешь с работы — расскажу».

Вечером я заметила, что Валерий чувствовал себя очень счастливым. Но молчал. Подробности я узнала от домашних.

А случилось следующее: во время полета началось обледенение, и машина не смогла набрать высоту. Лететь пришлось низко над лесом. Внизу пролегало железнодорожное полотно: сесть некуда. Навстречу шел поезд. Кое-как протянули самолет над поездом, а впереди — железнодорожный мост. Выход был один: «нырнуть» под мост и сесть. И Чкалов «нырнул». Правда, сесть за мостом помешал семафор, машина ударилась в него и развалилась. Но это был единственный и лучший выход: впереди находилась платформа, и об нее можно было только разбиться. Сообразительность и опыт помогли Чкалову и его механику сохранить жизнь.

Как часто впоследствии то, что трактовалось как

нарушение установленных правил полетов, оказывалось, по существу, стремлением совершенствовать летное мастерство.

Через десять лет после гибели Чкалова главнокомандующий ВВС маршал авиации К. А. Вершинин в газете «Комсомольская правда» писал: «Велики заслуги Чкалова перед авиацией. Он был не только непревзойденным летчиком, выдающимся мастером своего дела, но и создателем школы высшего пилотажа и школы испытания новых самолетов, автором тактики истребительной авиации и творцом новейших фигур высшего пилотажа. Продолжая дело славного русского летчика — поручика Нестерова, впервые выполнившего мертвую петлю и применившего в воздушном бою таран, Чкалов сам разработал и выполнил пятнадцать фигур высшего пилотажа: восходящий штопор, полет вверх колесами и другие фигуры. Он доказал необходимость пилотирования на критически малых высотах. Чкалову принадлежит честь создания школы высшего пилотажа, впитавшей все лучшее и ценное, что создали такие замечательные русские летчики, как Нестеров...»

К 35-летию со дня исторического перелета по маршруту Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки главный маршал авиации А. А. Новиков писал о В. П. Чкалове в журнале «Авиация и космонавтика» (1972, № 6): «...Он внес немало нового в тактику воздушного боя. Во-первых, им разработана и доказана боевая сила бреющих полетов, которая получила общее признание. Во-вторых, ему принадлежат впервые примененные фигуры высшего пилотажа — восходящий штопор и медленная бочка. В-третьих, он серьезно работал над вертикальным маневром и довел его до совершенства. Наконец, ему принадлежит приоритет в разработке точных приемов воздушного боя на малых высотах. Все эти чкаловские приемы и разработки широко практиковались в Великой Отечественной войне, а значит, были жизненными».

В ТЕ ГОДЫ...

Мы встретились с Валерием Павловичем Чкаловым в молодые годы, когда человек раздумывает о жизни, о своем месте в ней, о своем пути. Он — волгарь, сын котельщика. Я — ленинградка, дочь рабочего-слесаря. Когда мы соединили свои жизни, Валерий пришел в нашу семью. Позже его отец, Павел Григорьевич, побывав в нашей семье, сказал: «Валерьян мой в хороших руках, за него я спокоен, семья хорошая, правильная».

Поэтому я посчитала для себя дозволенным в книге моих воспоминаний о Валерии Павловиче рассказать и о нашей семье.

...Стук в дверь. Я вскакиваю с постели и бегу открыть. Со сна ничего не могу сообразить, но тут же вспоминаю, что мы, дети, сегодня ночуем одни. Мама в больнице, она тяжело больна, а папа вчера после работы ушел дежурить около нее. Наверное, это он.

Рассвет... Апрельское весеннее солнце светит прямо в кухонное окно, затянутое занавеской. Сквозь занавеску я вижу силуэт отца. Открываю дверь. Отец обнимает меня одной рукой. В его глазах слезы. Другой рукой он судорожно сжимает подушку, которую он брал для мамы, чтобы ей удобнее было лежать на койке.

«Мама умерла, нет больше мамы...» До моего детского сознания еще не доходит смысл этих слов, но сердцем я чувствую, что произошло что-то страшное и непоправимое.

А в другой комнате безмятежно спят мои братья и сестры. Их, кроме меня, пятеро: два брата, три сестры. Самой маленькой, Нюрочке, всего два года пять месяцев; мне, старшей, нет и тринадцати.

Бедная мама, как она боялась оставить нас сиротами, как она жалела меня, когда я навещала ее в больнице!

Дом, в котором мы жили, стоял на окраине Петербурга, на берегу Черной речки. Берега живописны: плакучие ивы склонялись до самой воды. Никто в этой речке не купался. Летом катались на лодках, зимой — на коньках.

Мы занимали трехкомнатную квартирку на втором



Валерий Павлович Чкалов.



Дом, где родился и жил Валерий Павлович.
Теперь здесь мемориальный музей.



Кочегар Валерий Чкалов.

Самолет «Авро», на котором совершен первый самостоятельный вылет.



Футбольная команда Егорьевской летной школы. Чкалов стоит у правой штанги.

С летчиком-инструктором Московской летной школы А. И. Жуковым. 1923 г.

В 1-й Краснознаменной эскадрилье истребителей. Второй справа — В. П. Чкалов.



Ольга Эразмовна и Валерий Павлович с пятимесячным Игорем. Май 1928 г.

С дочкой Лерой.

В кругу семьи.

«Лакм» — первый самолет, который испытывал В. П. Чкалов.



Авиаматка с двумя истребителями.

Народный комиссар
тяжелой промышленности

№ 200 25/IV/1935 г.
послано в ЦК

~~Нач~~ Конструктор 39 зав. авиационного т. Поликарпов Н.Н. ~~без~~ является одним из способнейших работников нашей авиации. Им сконструирован И-15 И-16. Оба самолета [illegible] приняты на вооружение.

Летчик Чкалов Вл. Павл. ведет испытание новых истребителей и считается одним из лучших летчиков.

Я прошу наградить орденом Ленина Конструктора 39 завода Поликарпова Н.Н. и летчика Чкалова В. Пав.

С. Орджон[illegible]

Автограф представления Поликарпова и Чкалова к ордену (с подписью С. Орджоникидзе).

АНТ-25 в полете.

А. Н. Туполев, А. В. Беляков, В. П. Чкалов и Г. Ф. Байдуков накануне перелета Москва — остров Удд.

После посадки.

На острове Удд у Фетиньи Андреевны.

Встреча с родными и земляками на пристани в Василеве после перелета.



С матерью Натальей Георгиевной на летной прогулке в самолете По-1.

На родной реке.

С Н. М. Москвиным и А. Н. Толстым.

В Василеве с Ф. И. Панферовым.



За депутатской работой.



На охоте в родных местах.

этаже. Весной и летом мама стирала в коридоре. Я постоянно вертелась около нее и просила дать мне постирать. Мама улыбалась и говорила: «Подожди, доченька, еще настираешься»,— и все же разрешала мне. Я, довольная, принималась за работу.

Еще один случай встает в памяти. Школа. Мы, школьницы, готовимся к праздничному вечеру. Ставится сказка «Спящее царство». Все школьницы живут предстоящим спектаклем. Я была участницей — исполняла танец бабочки и танец кузнечика.

Спектакль прошел успешно, нас фотографировали. Затем решено было устроить платный вечер и показать нашу работу приглашенным родным. Должны были прийти и мои родители, но у мамы не было выходного платья, и она постеснялась пойти в школу в повседневном. А я не стала ее упрашивать: мне не хотелось, чтобы мама выглядела беднее других. До моего сознания еще не доходило, что в семье не было средств на приобретение нарядного платья, ведь нас-то у мамы было шестеро, а работник в семье только один — наш отец.

Я никогда не могла простить себе этого непонимания. И как часто потом, когда мамы не стало, я вспоминала этот случай и, забившись куда-нибудь в угол, горько плакала и страдала от того, что обидела бесконечно дорогую, милую, добрую маму. Только время постепенно притупило это горькое чувство.

Трудно представить себе, как мама справлялась с такой большой семьей. В доме всегда был порядок, дети опрятно одеты, накормлены. Наверное, не так уж просто и легко давалось все это маленькой, худенькой, тихой и сдержанной женщине. Я никогда не слышала от мамы ни гневного окрика, ни раздражения в голосе, ни обидного замечания.

Рано оборвалась жизнь маминых родителей. Мария Карловна, так звали мою маму, не смогла окончить гимназию и устроилась кассиром в плавучую столовую на Неве для рабочих. Там и познакомились мои будущие родители.

Отец мой — Эразм Логинович Орехов — приехал в Петербург из Луганска, где работал учеником слесаря на паровозостроительном заводе. В Петербурге он поступил слесарем на Балтийский судостроительный завод. Потом перешел в депо Приморской железной доро-

ги на ремонт паровозов. Там же он стал впоследствии помощником машиниста, затем машинистом паровоза.

Отец окончил всего двухгодичную воскресную школу для рабочих. И я помню, что он всегда учился, много читал, живо интересовался всеми событиями в стране и за рубежом.

После Великой Октябрьской социалистической революции он был начальником паровозных мастерских Приморской линии Финляндской железной дороги. В 20-х годах его назначили старшим инструктором-машинистом в комиссию по приемке первого советского заказа паровозов из Германии и Швеции. В последние годы жизни он обучал молодежь слесарно-ремонтному делу в ФЗО при заводе имени М. И. Калинина.

Мои родители внешне были разными людьми, но очень дополняли друг друга и построили хорошую дружную семью.

Мама была небольшого роста, хрупкая, с мягкими движениями и тихим спокойным голосом. Отец был крупный, крепкий, с открытым приятным лицом, но характера сурового. Нас, детей, он очень любил, но был строг и взыскателен. Считал, что отношение к учебе предопределяет отношение к труду, к будущей работе. Всем своим детям он помог получить образование.

Когда отец рано сменялся на работе, мы обедали все вместе. Первую тарелку супа мама наливала отцу, себе, а потом детям по старшинству. Это внушало нам уважение к взрослым, умение ждать, терпение, выдержку. Все это было так просто и вместе с тем педагогически очень правильно.

Мои родители никогда не ссорились при нас, детях. А ведь ссоры так ранят детские сердца, так пагубно влияют на детские души. Ведь, наверное, и у родителей бывали размолвки, но мы о них не подозревали, о них мы просто не знали. Сколько такта было в поведении наших родителей!

Уже взрослой, получив педагогическое образование и имея своих детей, я часто задумывалась над трудностями воспитания и не раз вспоминала своих родителей, которые, не имея никакого педагогического образования, своим внутренним чутьем, своим разумным поведением, своим примером достойно воспитали нас.

Много раз впоследствии я убеждалась, что не дидак-

тикой, а силой примера можно воспитать в человеке лучшие качества.

Отец мой обладал хорошим баритоном и прекрасным музыкальным слухом. Нередко зимними вечерами он собирал нас и учил петь украинские песни, аккомпанируя на гитаре. Мы пели хором «Реве тай стогне Днипр широкий», «Стоит гора высокая» и другие песни. Мама подпевала тихим приятным голосом. Мы очень любили эти вечера.

А летом всей семьей мы ездили за грибами или на взморье купаться. Это были не частые, но также радостные, полные впечатлений дни.

Дорога мимо нашего дома вела на Скачки и Комендантский аэродром. Иногда в воскресные дни отец ходил с нами гулять в поле около аэродрома. Мы пускали бумажного змея и с восторгом следили, как он взвивается все выше и выше.

Наше внимание привлекал и аэродром, который представлял собою огромное, огороженное забором поле. Оттуда слышался шум моторов. В воздух поднимались аэропланы. Мы их видели высоко в небе, они казались такими маленькими, как летящие птицы. Мы подбегали к забору и через щелку старались рассмотреть аэропланы на земле. Все было так занимательно!

Могла ли я тогда предполагать, что авиация войдет в мою личную жизнь?

Есть старая русская пословица: «Пришла беда — отворяй ворота». После смерти мамы в наш дом пришли болезни. Дети долго и тяжело болели. Не заболела только я. Но в школу ходить нельзя было: на меня, как на старшую, легло много хозяйственных забот.

В Петербурге у нас не было родных. В первые дни после выпавшего на нашу долю горя на помощь пришел большой друг отца дядя Миша, который работал на Путиловском заводе. В свободное от работы время он приходил к нам, подвязывал передник, и вместе с отцом они хозяйничали на кухне — мыли, стирали, готовили.

Но так продолжаться не могло. Надо было искать выход из нашего трудного положения. Отец остался молодым вдовцом, сорока трех лет. Ему предлагали отдать старших детей в приют, чтобы устроить свою личную жизнь. Но он ни с кем из нас не хотел расставаться.

Однажды отец отправился на биржу труда и привел

пожилую деревенскую женщину, тетю Дарью, которая и жила у нас няней несколько лет.

Конечно, не было уже в доме того образцового порядка, который был при маме, не было материнского внимания, от которого ничто не ускользнет, не было тепла и уюта, но тетя Дарья была доброй, нас не обижала и по-своему жалела и была привязана к нам.

Наступило тревожное время, началась империалистическая война 1914 года.

Мы жили на узловой станции Приморской железной дороги, поэтому бесперебойная суета на транспортировке раненых солдат происходила на наших глазах. На станцию прибывали и быстро разгружались санитарные поезда. Из вагонов выносили обмотанных бинтами солдат и развозили их в наскоро приспособленные госпитали. На нас, детей, тяжело ложились впечатления от изуродованных тел, которые мы разглядывали с тревожным любопытством.

Школа по-своему отзывалась на каждое поражение и на каждую победу в военных действиях. Школьницы помогали фронту: вязали шерстяные носки, рукавицы, шили кисеты, наполняли их махоркой или папиросами и конфетами. Клали в кисеты бумагу, карандаши, нередко свои фотокарточки и писали патриотические письма. Все это упаковывалось в ящики с надписью: «В действующую армию».

Наша семья не понесла потерь в войне. А из друзей отца, более молодых, чем он, некоторые погибли, другие стали инвалидами.

Шел 1916 год. Ярко и болезненно запечатлелись огромные очереди, которые мне приходилось выстаивать за супом, мутной похлебкой с плавающими кусочками сушеной воблы. Получить такой суп считалось удачей, многим и этого не хватало. Вставали в очередь с ночи.

Хлеб выдавали по карточкам, нормы на человека постепенно снижались и были явно недостаточными. Поэтому мы, старшие дети, не раз отправлялись с отцом расчищать железнодорожные пути от снега и получали за эту работу лишнюю порцию дорогого нам хлеба.

К 1917 году с продовольствием стало совсем плохо. Люди голодали. Участились голодные демонстрации. Помню случай, который потряс меня. Весна 1917 года. Спешу в школу, но занятия отменены. Возвращаюсь до-

мой. Навстречу мне посреди Большого проспекта движутся толпы людей с криками: «Хлеба, хлеба!» Изможденные, бескровные. В основном женщины и дети. Страшное впечатление!

Чего только не ели тогда! Лепешки из картофельных очисток, из свекольной ботвы с примесью небольшого количества ржаной муки, из жмыхов (отходы маслобойной промышленности).

На берегу Черной речки отцу был выделен небольшой участок земли, там мы сажали картофель. Это было большим подспорьем в нашей голодной жизни. К сожалению, нам ненадолго хватало этого вкусного продукта: в семье было восемь человек, а земли было немного.

Завели кроликов. Мы ухаживали за ними, кормили травой. Было большой радостью получать иногда мясное блюдо к обеду, казалось, тебя наполняло необыкновенной силой и бодростью. Но это случалось не часто, а вскоре и вовсе прекратилось.

Отец где-то достал козу. Никто из нас не умел ухаживать за ней. Пришлось мне, как старшей, научиться доить ее. Коза чувствовала мои неумелые руки и часто лягала меня задней ногой. Козье молоко очень поддержало нас, особенно младших детей.

В то трудное время большой радостью для меня была школа: хозяйственные дела по дому очень утомляли. Но так как в городе было неспокойно, то занятия нередко отменялись или сокращались. Почти всем ученицам (школы в те годы были раздельными) приходилось добираться пешком, так как транспорт в городе не работал, ходьба занимала много времени. Особенно трудно было зимой, когда отопление в школе едва поддерживалось и негде было согреться. Согревались в зале во время перемен, бегая и играя в бесконечные «горелки».

Зато питание было налажено: всем посещающим школу давали горячие завтраки.

Отец держал нас в строгости: никаких бесцельных отлучек из дома не позволял, тем более вечером.

Ночи были долгие, светлые. В городе, главным образом в заводских и фабричных районах, возникали митинги. Военные патрули — это было при Временном правительстве — непрерывно объезжали город, разгоняя митинги.

Днем в школе обо всем этом рассказывали школьни-

цы. По общему настроению, по недомолвкам чувствовалось — назревает что-то необычное. Несмотря на голод, холод и разруху, Петроград жил бурной жизнью.

Отец часто отлучался из дома, ходил на митинги, на рабочие собрания, а иногда меня и старшего брата Федора брал с собой.

После Октябрьской революции многое в моей жизни изменилось. Для рабочих и их детей развернулась широкая сеть общеобразовательных и профессиональных заведений — курсов, школ. Очень хотелось учиться музыке. И обучение музыке стало доступным.

Однажды, расхрабрившись, я отправилась в Мраморный дворец — там была музыкальная школа. Проверили слух и приняли. Но пианино дома не было, где же готовить уроки? Приходилось оставаться после занятий в школе и заниматься на рояле по очереди: таких, как я, было много. Инструмент появился у нас много позже, и тогда дети в нашей семье стали учиться музыке.

Наступила весна 1918 года. Голод становился все страшнее. На период летних каникул по решению Петросовета часть детей школьного возраста в мае была вывезена из голодающего Петрограда на Урал и Сибирь. С 1-й Петроградской колонией были отправлены четверо детей из нашей семьи: брат и три сестры.

Лето прошло, начался учебный год, а дети не вернулись. Они оказались на территории, занятой белогвардейцами, без средств к существованию.

1-я Петроградская колония, в которой находилось 450 ребят, была разделена на три части: одна группа была направлена в Петропавловск, вторая — в Курган — в ней находились три мои сестры, третья группа была направлена в Уйскую станицу Оренбургской губернии — в ней был мой брат.

Осенью 1918 года родители обратились к Советскому правительству с просьбой вернуть детей в Петроград и создали родительский комитет. В это дело включился нарком просвещения РСФСР А. В. Луначарский.

Весной 1919 года на Урале и в Сибири появилась организация американского Красного Креста, которая по просьбе Советского правительства занялась розыском петроградских детей, разбросанных по Уралу и Сибири.

К концу года всех детей собрали во Владивостоке. Но белогвардейский генерал Семенов отказался пропус-

тить поезд в Советскую Россию. Было решено перевезти детей водным путем. Для этого администрация американского Красного Креста арендовала японский грузовой пароход «Иоми Мару». Только в июне 1920 года все дети-петроградцы были погружены на судно.

Пароход привез детей в Нью-Йорк, где они были сняты с судна и направлены в военный городок в Карибском море. Здесь они пробыли более двух недель.

Стало известно, что администрация американского Красного Креста решила задержать возвращение детей в Петроград, пока в России не будет «наведен порядок». Дети создали комитет по борьбе за возвращение на Родину и составили письменный протест с требованием немедленно отправить их в Советскую Россию. Требование Советского правительства, борьба самих детей-колонистов и американских рабочих, поддержавших их протест, привели к тому, что ребят привезли наконец на родину 20 ноября 1920 года. После двух с половиной лет скитаний мой брат и три сестры вернулись домой.

В Петрограде было еще много трудностей. Жилось тяжело, питания не хватало.

Сразу после окончания средней школы в 1919 году я поступила конторщицей в паровозные мастерские. Но работа в конторе мне не нравилась. Хотелось более живого дела. Мне предложили быть воспитательницей в детском саду, и я с удовольствием перешла на новую работу.

Осенью 1919 года я с трепетом подходила к зданию университета — к «храму науки». Мне очень хотелось учиться дальше. В университете были занятия дневные и вечерние. Я работала, поэтому поступила на вечернее отделение историко-филологического факультета. Каждый день после работы я спешила пешком из Новой деревни на Васильевский остров. Трамваи не ходили. Университет не отапливался. Занятия кончались поздно, на улицах было мало прохожих, я шла по трамвайной линии, подальше от переулков. Было страшно.

Первый год в университете мне дался трудно. Работа и учение страшно утомили меня. Да к этому еще и недоедание. Я решила перейти в педагогический институт, там обеспечивали пайком и стипендией. Я могла оставить работу.

В институте я занималась с большим интересом. Молодежь жадно тянулась к знаниям, культуре, искусству. В любую погоду шли далеко пешком, чтобы попасть на интересные лекции, на встречи с писателями, поэтами. В Доме просвещения, который находился в Юсуповском дворце на набережной Мойки, часто устраивались вечера в помещении маленького Мариинского театра. Это была точная копия Мариинского театра оперы и балета (сейчас театр имени С. М. Кирова), такое же помещение, такие же краски, только в миниатюре. Там выступали с чтением своих произведений еще совсем молодые Безыменский, Федин, Зощенко, Есенин и другие. Тогда же в зале филармонии мы неоднократно слушали и Владимира Маяковского. Это было не только чтение стихов, но и своеобразные диспуты по литературе. Публика по-разному относилась к произведениям Маяковского и к нему самому. Одни восхищались, другие критиковали, громко высказывая свое недовольство. Но Маяковский всегда выходил победителем в этих спорах. В распахнутом пиджаке, он громко спорил с публикой. Молодежь бурно и жарко аплодировала поэту.

Театры в то время плохо отапливались, приходилось сидеть в бархатных креслах одетыми, но это не мешало горячо принимать спектакли.

Окончив третий курс, я пошла искать работу на летние месяцы. Надо было помогать отцу.

В Ленинграде открывались летние детские площадки, требовались руководители, знакомые с физическим воспитанием. В нашем институте читались лекции по физическому воспитанию. Кроме того, за эти годы мне удалось окончить одногодичные курсы при Институте физической культуры и получить право инструктора физкультуры. Таким образом я получила знания и опыт по физическому воспитанию.

На летних детских площадках я работала несколько лет. Сначала руководителем, а затем заведующей одной из детских площадок. А осенью 1921 года меня пригласили работать в школу переростков с продленным днем. Я, начинающий педагог, попала в очень дружный, сильный коллектив. Директор школы Павел Дмитриевич Соколов был передовым инициативным человеком, он умело подбирал кадры: там были опытные педагоги, идущие в ногу с требованием времени, и молодые, начинающие,

которым очень помогали старшие. Работать было интересно.

Последние два года я совмещала занятия в институте с работой в школе.

ЗНАКОМСТВО

В те далекие годы наш институт шефствовал над Ленинградской истребительной эскадрильей.

Мы проводили среди красноармейцев культурно-просветительную работу, репетировали их по разным предметам и, конечно, активно участвовали в их общественной жизни — занимались в хоровом, драматическом и других кружках.

Я пела. Занятия в хоровом кружке обычно проходили очень интересно, живо. Но вот с некоторых пор я стала замечать, как нередко во время занятий дверь приоткрывалась и в зал осторожно входил коренастый, крепко сложенный человек в летном рабочем костюме. Обычно он останавливался у камина и слушал наше пение. Иногда я замечала, как он внимательно, словно даже изучающе смотрит на меня. Не придавая этому значения, я просто считала, что его, вероятно, я интересую как певица, потому что обычно исполняла сольные партии в хоре. Так продолжалось месяца три, до самого новогоднего праздника.

...Был морозный, солнечный день — последний день 1924 года. Как и все, я готовилась к встрече Нового года. Весь день волновалась, пробовала свой голос, потому что вечером должна была петь на концерте в нашей подшефной части.

Но, несмотря на волнение, все в этот день мне казалось прекрасным: и наша скромная квартира на Петроградской стороне, где мы теперь жили на Теряевой улице, и мое простенькое новогоднее платье.

И вот вечер наступил. Я спешила в эскадрилью. Под ногами хрустел, искрился в вечерних огнях снег...

Я вошла во дворец. Зал был празднично освещен. Летчики гостеприимно встречали нас, студентов, своих шефов. Вскоре начался концерт. Когда подошла моя очередь, я спела романс Чайковского «Ночь». Доброжела-

тельные зрители щедро наградили меня аплодисментами. Особенно громкие хлопки раздавались со стороны дверей. Раскланиваясь, я взглянула в ту сторону и увидела того самого летчика, который часто заходил в клуб эскадрильи, где мы занимались с красноармейцами. На этот раз он был в короткой кожаной куртке и, хлопая мне, как-то удивительно тепло улыбался. То ли от «артистического» успеха, то ли от того, что в зале находится этот человек, волнение, весь день преследовавшее меня, вдруг прошло. Как будто какие-то могучие крылья подхватили меня, робость исчезла. Я спела второй романс.

Когда концерт окончился, молодой человек подошел ко мне и, поклонившись, представился: «Валерий Чкалов».

Я уже слышала о смелых, часто рискованных полетах Чкалова, об этом часто говорили и летчики, и наши студенты. «Так вот, оказывается, какой он!» — подумала я. А новый знакомый попросил разрешения проводить меня.

...Заснеженная новогодняя ночь блестела яркими огнями. На душе было светло и как-то безотчетно весело. Незаметно мы дошли до моего дома. Прощаясь, Валерий крепко пожал мне руку и, глядя прямо в глаза, сказал мягким грудным голосом:

— Так будем друзьями?

— Посмотрим,— ответила я и убежала в подъезд.

С этого дня мы часто бродили вместе по живописным набережным Невы. Валерий делился своими мечтами, рассказывал о своем детстве. С увлечением говорил о своей любимой профессии. Он мечтал тогда написать книгу о том, как нужно летать, и говорил, что я могла бы помочь ему в этом. Так началась наша дружба.

Книгу эту Валерий Павлович написать не успел; но в своей летной практике он постоянно стремился показать, как нужно летать, каким должен быть летчик-испытатель, чтобы научиться побеждать в возможной будущей войне.

...Оглядываясь назад, я как будто вновь вспоминаю и переживаю те мысли и чувства, которые тогда испытывала: сильный, мужественный, он привлекал к себе людей какой-то удивительной целеустремленностью, широтой ума, чистотой помыслов. Он всегда был полон планов, замыслов. Он был большим мечтателем. У этого простого человека с окающим волжским говорком и по-

ходкой слегка вразвалку было доброе сердце, щедро открытое для людей.

В одну из встреч Валерий подарил мне свою фотографию. Дома я прочла надпись: «Той, которая может заполнить мою жизнь». Я разволновалась. Меня это и обрадовало, и испугало. «Нет, нет, только бы не полюбить этого человека!» — говорила я себе. Вспоминались слова покойной матери: «Летчики — кандидаты на тот свет». Мы жили недалеко от аэродрома, она видела аварии самолетов, слышала о гибели летчиков. А несколько позже, когда я пригласила Валерия к нам в семью, отец не на шутку забеспокоился, как бы я не вышла за него замуж. Ему казалось, что Валерий не тот человек, который может принести мне счастье.

В сближении двух людей бывает порою что-то такое, что не зависит от них самих. Совершенно разных по характеру, по выбранной каждым профессии, нас тянуло друг к другу. В душе, полной противоречий, зарождалось большое, глубокое чувство.

Наша совместная жизнь началась с февраля 1927 года. Валерий переехал к нам в семью. Я работала в одной из школ Васильевского района, он — за городом (эскадрилья к тому времени туда была переведена). Валерий приезжал в Ленинград один или два раза в неделю, и всегда эти приезды были радостью для всех. Сколько бодрости, жизни, смеха, неподдельного искреннего веселья вносил он в нашу семью! Сдружились с Валерием Павловичем и многие наши друзья и знакомые. Тот, кто узнавал его ближе, просто не мог не полюбить этого обаятельного человека, а меня это несказанно радовало, хотя я и не совсем понимала, в чем тут секрет, почему он, несмотря на внешнюю грубоватость и некоторую резкость в суждениях, так привлекал к себе людей.

Только теперь, вглядываясь в прошлое, я понимаю, что он был необычайно талантливым человеком. А талант всегда интересен окружающим.

Еще в самом начале нашей семейной жизни Валерий просил меня никогда не удерживать его от трудных полетов и, главное, не беспокоиться за него. Я дала такое обещание, хотя, признаться, сделать это было нелегко. Я никогда не восставала против его смелых, иногда просто дерзких планов, хотя порой сердце больно сжималось от беспокойства, а по ночам сон бежал от меня. Я ста-

ралась воспитывать в себе выдержку, которая так необходима жене летчика. А чтобы он тоже был уверен в моей твердости, как можно спокойнее и деловитее интересовалась его мечтами и планами, обсуждая их, пыталась даже кое-что советовать... Он очень это ценил, был рад, что в семье его поддерживают. Отправляясь в ответственные полеты, он всегда уходил из дома спокойным. Может быть, поэтому он так любил семью, был очень нежным, ласковым.

Конечно, наша жизнь не всегда была безоблачной. Два любящих человека, живя вместе, по-настоящему познают друг друга только на протяжении всей жизни. Время непрерывно испытывало нас. Но житейская мудрость ведь и заключается в умении отличить главное от наносного, преходящего, в стремлении понять своеобразие духовного склада каждого. Нам удалось через нашу жизнь пронести чувство глубокой любви и верной дружбы.

Валерий Павлович как-то, улыбаясь, сказал мне: «Всегда ходи впереди меня, а не сзади, чтобы не думали, что мы наскучившие друг другу муж и жена. Мы должны сохранять наши отношения, интерес друг к другу на всю жизнь».

Над уроками жизни надо думать. Соединив жизнь с любимым человеком, познаешь его постепенно, в разных ситуациях. Жизнь учит. И я всегда училась, как найти наиболее правильную линию поведения в разных обстоятельствах.

Мы старались быть выше мелочей, которые так часто мешают людят сохранить благородство отношений. Бывало, дома за столом затевался какой-нибудь разговор на литературную или чисто житейские темы. Валерий Павлович со свойственной ему горячностью не хотел уступить мне в споре, я — тоже. Затевался «ожесточенный домашний диспут». Сталкивались мнения, самолюбия. И когда Валерий Павлович не мог одержать победу, он в сердцах вставал и уходил из комнаты. Так бывало не раз. И тогда я задумалась: стоит ли из-за этих, по сути дела не таких уж принципиальных споров так туго натягивать струну наших отношений, обострять их, травмировать его мужское самолюбие? Главное ли это? Важнее, наверное, понять его. Понять и простить его полемическую резкость, несдержанность.

Я старалась всегда следовать этому, хотя и подозревала, что Валерий, конечно, разгадал мой «прием». Но он был, видимо, мне за это благодарен.

Думаю, что именно это взаимопонимание и обоюдная бережливость друг к другу делали наши отношения очень искренними и доверительными. Наверное, они же и помогали нам в наиболее трудные моменты жизни не замыкаться, быть откровенными друг с другом, что, конечно же, значительно облегчало и тяжесть событий, которые нам доводилось переживать вместе. Ноша, разделенная с другом, становится легче.

А жизнь не скупилась на трудности. И особенно на первых порах нашей совместной жизни.

ВПЕРВЫЕ НА ВОЛГЕ

1 января 1928 года у нас родился сын. Вспоминаю этот день и слышу твердые, торопливые шаги Валерия Павловича. Он вбежал в палату, взволнованный, сияющий, полный какой-то выплескивающейся радости. Ему очень хотелось показать сына своим родным, меня познакомить с ними. И весной, когда у меня в школе окончился учебный год, Валерий Павлович, получив несколько дней отпуска, повез нас на Волгу, на свою родину.

Мое детство и юность прошли в Ленинграде. Я очень любила особую величавость этого города, с его широкими улицами и Невой, одетой в гранитные берега. Я считала, что на свете ничего нет более красивого. Валерию Ленинград тоже нравился, но он с трогательной любовью относился к Волге, к своим родным местам. Ему очень хотелось и меня приобщить к этому чувству. В минуты душевного разлада, связанного с неудачами на работе, он, бывало, говорил: «Брошу все, заберу тебя и уеду в Василево». Естественно, я довольно ревниво относилась к этой его восторженной любви. И вот в таком, несколько настороженном состоянии ехала в Василево.

...Стемнело. Игорь сладко заснул на руках, и мы пошли в каюту. Уложив сына, я и сама задремала, а когда проснулась, Валерия в каюте не было. Я отправилась искать его.

Он стоял на палубе парохода и вглядывался в ночь...

На темной воде мелькали красные и желтоватые огоньки бакенов, отражаясь в воде длинной, светящейся полосой. На пароходе все спали, но здесь, на воде, была своя жизнь. Все двигалось, переливалось огнями, звучало в перекличке гудков. На плесе Рыбинск — Василево очень большое движение пассажирских и грузовых судов.

Валерий обрадовался, что я вышла, и сказал, что хотел было сам меня разбудить и привести на палубу, чтобы показать ночную Волгу. Картина была действительно чарующая! Я застыла от восхищения, а Валерий торжествовал.

— Я еще тебе не то покажу!.. Что Ленинград! Ведь это, скорее, европейский город, а здесь все настоящее, исконно русское!

Вдруг наш пароход изменил направление.

— Это перевал, потому что на том направлении, по которому мы плыли до сих пор, оказался перекат — мелкое место на плесе, и «шалыга» — подводная мель,— не замедлил прокомментировать Валерий.

Раздался гудок — это сигнал команде проверять глубину. Я заметила, что матрос взял огромный шест и, опуская его в воду, кричал: «Шесть, семь, восемь!..» Это означало: шесть четвертей глубины, семь четвертей глубины...

— А знаешь ли ты, что такое «под табак»? — лукаво спросил Валерий.

Я, конечно, не знала.

— Это выражение бытует на Волге со времен бурлаков. Бурлаки подвешивали табак в мешочке высоко на груди и, когда тянули баржу и заходили глубоко в воду, кричали: «Под табак!» Это означало, что дальше идти нельзя, так как вода подходила к кисету с табаком, который был так дорог каждому из них на этой трудной речной дороге.

...Мимо нас, перекликаясь гудками, плывут пароходы, баржи, плоты.

— Лес идет,— говорит Валерий.— Лес идет с Унжи, с Костромы.

Где-то вдали плывет желтый домик на барже, и все это тянет на канате буксир. Такие домики с непонятным для меня названием «брандвахта» плавают по всей Волге. Русло реки непостоянно. Возникают новые пере-

каты, увеличивающие или уменьшающие каменные гряды — подводное скопление камней. Все это определяется, чтобы обезопасить судоходство.

Где-то рядом гремит цепью ведер землечерпалка, которую здесь называют «грязнушкой». Она очищает дно реки. Мы плывем все дальше и дальше... Валерий гордо и восторженно говорит:

— Ах, Лелик! Какая Волга утром, в лучах солнца! Ты обязательно ее полюбишь!

...Утро на редкость тихое. Кажется, что наш пароход стоит неподвижно на зеркальной глади спокойной реки, а мимо проплывает удивительная панорама левобережья. Она пестрит яркими красками полей. А вдали леса... Песчаный, более далекий от нас противоположный берег кажется совсем неподвижным... Где-то в прибрежных зарослях заливается соловей.

Жизнь на пароходе идет полным ходом: убирают каюты, готовят буфет к открытию. Занимается ясный, солнечный день. Над пароходом кружатся чайки, подбирая хлеб, который бросают пассажиры. Пароход плавно скользит по реке, и в ней отражаются луговая зелень берегов, их красноватая осыпь. То тут, то там домики бакенщиков с маленькими хозяйствами, пасеками. А правый берег Волги высок и горист. Его называют горным. Уже с Рыбинска леса подходят вплотную к берегу. Под лучами солнца золотятся высокие стройные сосны, а между ними виднеется густая темная зелень елок. А вот и березовая роща — все бело и светло. Поражает и радует богатство красок.

Приближается время обеда. Валерий заказал на обед паровую стерлядь. Стерлядь — гордость Волги, и именно поэтому он хотел меня угостить ею. И вот ее принесли.

— Ну как? — спросил Валерий. И огорчился, когда я не выразила должного восторга: сразу не поняла вкус и нежность этой деликатесной рыбы. Оценила я ее позднее, а тогда, признаться, ленинградская корюшка была мне милей.

Пароход двигался вперед, приветствуя гудками встречные суда. По мере приближения к пристани все оживлялось, двигалось, спешило.

Мы плывем уже четвертые сутки. Подъезжаем к Катункам — это около десяти километров от Василева. Катунки славятся народными умельцами: артели «стро-

чей», металлистов и рыболовов. Строчен — виртуозы своего дела. Их вышивки славятся не только в нашей стране, но и за рубежом.

Днем из Катунок видны Василевская церковь, колокольня. Но мы плывем ночью, едва начинает светать. И все покрыто легкой дымкой утреннего тумана.

...Василево все ближе и ближе. Валерий очень волнуется, волнуюсь и я. Он показывает на гору, где сквозь зелень деревьев виднеется красная крыша и темный силуэт забора.

— Это наш дом,— говорит Валерий тихо, обнимая меня за плечи.

Слегка покачиваясь и замедляя ход, пароход приближается к пристани. И вот все засуетилось. Встрепенулись сонные пассажиры, подвигая свои пожитки поближе к выходу. Заволновались и встречающие. Мы ждем, пока перекинут трап. Игорь безмятежно спит у меня на руках...

Взволнованный Валерий вглядывается в толпящийся на пристани народ.

— Лелик, смотри, отец стоит! Старик, мой родной! Ведь, наверное, ждал всю ночь!

Я увидела высокого человека в черном картузе. Лицо было сурово. Напряженно вглядывался он в пассажиров.

Но вдруг черты лица его смягчились, он весь просиял, заулыбался. Быстро стал расталкивать толпу, спеша нам навстречу. Крепко обнял сына. Я чуть-чуть отошла в сторону, чтобы не мешать этой встрече, но старик быстро повернулся в мою сторону, обнял меня и бережно, как драгоценную ношу, взял из моих рук спящего ребенка.

— Эх ты, канальский Игорюшка, вот ты какой! Ведь как на отца похож! — услышала я уже знакомый и ставший родным мне волжский окающий говорок — ведь и Валерий окал.

Медленно поднялись в гору. Внизу остались склады, справа миновали домик священника, слева аптеку.

Было еще рано, но навстречу попадались знакомые. Они с уважением раскланивались с нами: «Сынка, чай, встретил, Павел Григорьевич? То-то радость!»

Забор с калиткой выходил на гору. Отсюда хорошо были видны широкие просторы Волги и далеко уходящие луга другого берега. Слева — затон и остров.

Мы вошли в калитку сада. В глубине стоял дом. Вокруг яблони, под окнами — клумбы с яркими цветами.

Справа — крыльцо и парадный вход, а слева — сарай, погреб, чуланы и вход в дом.

Через сени мы вошли в большую просторную кухню с русской печкой посредине. За печкой стояли стол, буфет. Эта часть кухни служила столовой. Хотя в особо торжественных случаях гостей принимали в настоящей столовой, в доме она именовалась «залом».

Весь дом состоял из пяти комнат, оштукатуренных и окрашенных масляными красками светлых тонов. Каждая комната имела выход в большой коридор, заканчивающийся прихожей и парадной дверью. В глаза сразу бросались добротность постройки и идеальная чистота. Все говорило о том, что строил дом хороший хозяин и надолго, а хозяйство ведет добрая и трудолюбивая женщина.

Нас встретила Наталья Георгиевна.

Село Василево было когда-то родовой вотчиной князя Василия Ивановича Шуйского. Рассказывают, что народ Василева участвовал в войне с самозванцем. Здесь остались следы земляных валов, которые в народе назывались панскими буграми: они сохранились от времен столкновения пана Заруцкого и бывших с ним поляков с боярином — князем Лыковым-Оболенским. Было это больше трехсот лет назад...

Василево — очень живописное, красивое село на высоком берегу Волги, с хлебными пристанями, базарами. Сюда сходились каждую весну бурлаки из разных сел на работу в затон, а позднее здесь же отстаивались казенные белотрубные пароходы путейского ведомства, землечерпальные машины.

Чкалов, конечно, не застал того времени, когда в Василеве были бурлаки. Но он немало слышал от родных о своем прадеде, бурлаке Михаиле Чкалове, и его сыне Григории, который приходился дедом Валерию Павловичу. Они были из села Высокова, где в дореволюционное время сосредоточивались обозы, имелись постоялые дворы. Находилось оно в шести километрах от завода «Красное Сормово», и, естественно, жили здесь преимущественно рабочие завода.

В этом селе и прожил всю жизнь дед Григорий. У него было несколько сыновей. Одного из них — Павла — он начал рано приучать к делу. С десяти лет брал его разгружать баржи, научил ковать гвозди, а потом отпустил

в Ярославль к подрядчику, где Павел научился чеканке. Он стал прекрасным мастером по котельному делу, чем несказанно восхищался хозяин Василевского затона. «Руки у тебя золотые, Павел Григорьевич»,— частенько говаривал он, упрашивая остаться в затоне на постоянную работу. Мастер славился на всю Волгу. Работы у него все прибавлялось. И Павел Григорьевич, когда женился, перебрался наконец в Василево.

Арина Ивановна — мать Валерия Павловича — была простой, очень радушной русской женщиной. Голубоглазая, с веселым характером, она умела и заразительно посмеяться, и пошутить, и очень любила своего мужа, хотя слегка и побаивалась его. Была она гостеприимной и хлебосольной хозяйкой, для всех у нее находилось ласковое, теплое слово — так рассказывали соседи. А уж детей своих обожала, потому и мечтала, чтобы они были образованными людьми, чтобы полегче была судьба их, чем родительская.

Перебравшись в Василево, Павел Григорьевич построил дом вблизи затона, на высоком берегу Волги. Строил дом добротно, на века. Мечтал: «Будут в нем жить и дети, и внуки».

Затон в то время представлял собою неглубокий залив с разбросанными кое-где по берегу деревянными домиками и мастерскими. Зимой он оживал. Становились на ремонт волжские землечерпалки, похожие на самовар с трубой. Скучный пейзаж затона дополняли еще две-три шаланды, брандвахты и пароходики, обслуживающие караваны. К апрелю, когда ремонт заканчивался, капитаны опробовали гудки. Каждый из них имел свой тон. И вот однажды наступал день, когда над Василевом стоял разноголосый хор гудков. И солнышко светило по-особому, и настроение у всех было праздничное: загудели... скоро Волга тронется.

Павел Григорьевич Чкалов — котельщик затона — славился своей силой на всю Волгу. Кто не знал «глухаря» Павла Чкалова! «Глухарем» его называли потому, что от постоянного грохота внутри котлов у него притупился слух. Не было в то время по мастерству равных ему. Работал он играючи, трудно было за ним поспевать, а отстающих он не любил.

Характер был у Павла Григорьевича твердый, и на первый взгляд он казался даже несколько суровым че-

ловеком. Умный, с хорошей головой, он сетовал часто, что не хватает ему образования. «То ли бы я сделал,— говорил он,— если бы меня учили грамоте!»

Уже имея детей, пошел он покупать букварь, стремясь выучиться грамоте. Односельчане подсмеивались, подсказывали продавцу: «Возьмите с него подороже — все равно купит!» А Павел Григорьевич и не торгуясь втридорога уплатил за букварь. Да и детей своих старался учить, мечтал, чтобы сыновья инженерами были.

Рано утром, с гудком, Павел Григорьевич уходил в затон. В обед приходил домой, ел всегда молча и только широко улыбался, наблюдая за шалостями детей. Детей он никогда не наказывал и не бил, но дети считались с ним и побаивались его. Он был очень общительным человеком. Обычно, пообедав, надевал картуз и пиджак и шел посидеть в чайную, послушать, о чем говорят люди, слушая, любил грызть семечки, которые всегда носил в кармане и покупал сразу мешок. Несмотря на внешнюю суровость, он был человеком добрым, очень честным, доверчивым к людям, я бы сказала, даже по-своему наивным. Вот как-то задумал Павел Григорьевич купить собственную баржу, да прогорел с ней: не было купеческой изворотливости у этого рабочего человека.

Но зато рабочая хватка, вероятно, и сдружила его с моим отцом — тоже рабочим человеком. И когда летом 1930 года в свой отпуск приехал Павел Григорьевич к нам в Ленинград,— они понравились друг другу. Мой отец водил Павла Григорьевича по Ленинграду, показывая ему достопримечательности города. Я тоже много ходила с ним. Помню, как однажды, проходя по Невскому проспекту, мы почувствовали, что очень устали и проголодались.

Природная хлебосольность Павла Григорьевича и тут проявилась: он повел меня в лучшее кафе и, угощая кофе со сливками и пирожным, все приговаривал: «Побольше кушай, не жалей».

Ленинград поразил его своей красотой. Уезжал он от нас очень довольный, но грустный, будто прощался со всеми нами навсегда.

Позднее Наталья Георгиевна, мачеха Валерия Павловича (мать он потерял шести лет), рассказывала, что отец был очень доволен поездкой.

В конце августа 1937 года (после перелета через Северный полюс в США) рабочий поселок Василево был переименован в город Чкаловск.

На митинге, посвященном этому событию, присутствовал Валерий Павлович.

В августе 1939 года общественные организации Чкаловского района отмечали двухлетие присвоения городу и району имени В. П. Чкалова. На митинг собралось более десяти тысяч человек — рабочие, рыбаки, колхозники, пионеры.

В своей речи на митинге Алексей Иванович Шахурин, бывший тогда первым секретарем Горьковского областного комитета партии, сказал:

— Сегодня с нами уже нет Чкалова. Вся страна оплакивает утрату Чкалова. Особенно тяжело переживали эту утрату мы, горьковчане, земляки великого летчика, избравшие его депутатом в Верховный Совет Союза.

...Дело Чкалова продолжают все летчики нашей страны. Его дело продолжает молодежь, которая обучается летному мастерству.

...Валерий Чкалов был прекрасным сыном большевистской партии. Два года назад с этой трибуны он сказал:

«Товарищи земляки! Всю свою жизнь, до последней капли крови, я посвящаю Родине. Всю свою жизнь, до последнего вздоха, отдам делу социализма».

ТРУДНЫЙ ПЕРИОД

Я снова вернусь к событиям, которые предшествовали историческим перелетам. Мне думается, что на их фоне ярче станет все последующее. И читателям будет яснее, что путь к подвигу, да и сам подвиг — это не яркая, сиюминутная вспышка, а дорога долгая, трудная, готовящая человека к его звездному часу, вернее выверяющая его готовность к подвигу.

В начале 1928 года Валерия Павловича перевели в Брянск.

В Брянск он поехал без семьи, боясь срывать меня с работы, надеялся скоро вернуться обратно. И остро переживал разлуку...

В каждом письме он коротко сообщал о своей жизни и спрашивал меня о сыне — его интересовало все, что касалось ребенка.

«1-го был мысленно с тобой и Игорем,— писал он мне из Брянска,— думал только о тебе и твой образ видел очень ясно. Чувствовал твои боли и муки, вспоминал твое лицо и тот день, когда был у тебя в палате после родов. Твое лицо говорило о перенесенном тобою. И в то же время на нем было написано необъяснимое, хорошее чувство материнства, чувство того, что ты дала миру новое живое существо. А как я был в этот день рад, счастлив, мне хотелось кричать, петь, носить тебя на руках. Ты дала мне то, чем я живу сейчас, и моя жизнь стала какой-то хорошей, дорогой. Ты и сын — вот моя жизнь, вот мой воздух и свет.

Ты — друг, товарищ, который не бросит меня в тяжелую минуту и рядом с которым я отдохну и морально и физически».

Эти слова были написаны им почти через год, в день рождения Игоря.

Дела в Брянске у него не ладились, и ему хотелось вырваться оттуда как можно скорей. Письма были проникнуты тоской о семье, тоской, которая еще больше обострялась неудовлетворенностью работой, усложнившимися отношениями на службе.

О сыне он не забывал ни на минуту. Так, в одном из писем он пишет: «Лелик, почему так долго у сынки нет зубов? Ты обрати внимание. Это плохо, если у него сразу пойдут потом. Правильно: два зуба внизу, потом два зуба наверху и четыре — внизу и т. д. Что говорит врач, ведь второго октября его нужно было в консультацию нести?»

Другое письмо его тоже о сыне: «Как он сидит — сам или нет? Как он вырос? Вес какой его? Ты вот все эти мелочи про сынку не пишешь. Сейчас же сходи и взвесь его. Ты знаешь, как мне хочется все это знать...»

Без меня он тоже очень скучал.

«Я скучаю, хандрю и теряю здоровье,— пишет он,— и, поверь, только из-за того, что нет тебя рядом со мной. Я стал летать хуже, и я это чувствую, нет тебя, нет той энергии, которую я приобретал, глядя на тебя.

Ты мне нужна в жизни, как хлеб и воздух.

...Жить скучно. Хочется твоего присутствия. Без те-

бя вот не было ни одной светлой минуты, на душе както все тяжело, все надоело, и если меня не переведут и не демобилизуют, мне без тебя не прожить, не смогу. Чувствую, что каждый день самочувствие все хуже и хуже, так что, будь добра, пиши чаще. Твое письмо меня воскрешает, и когда я его читаю, то чувствую тебя рядом с собой. Пиши все подробно...»

Когда он перелетал из Гомеля в Брянск, ведя за собой звено истребителей, то по своей инициативе, снизился на малую высоту, чтобы натренировать летчиков на бреющем полете. Полет шел хорошо. Впереди была видна идущая поперек маршрута телеграфная линия. По изоляторам на столбах Чкалову казалось, что провода должны идти высоко над землей, и он не заметил, что они недопустимо провисли. Самолет потерпел аварию, врезавшись в провода. Эта авария для Чкалова имела серьезные последствия.

В письме он сообщал мне: «Вчера поломал самолет. Страшно неприятно, хотя и пустяки сломал, но всетаки... За шесть лет не было поломок, а тут вот появились... Объясняю плохим душевным состоянием».

Вообще обо всем периоде пребывания в Гомеле Валерий Павлович писал: «Летаю мало и не хочу. Какая-то апатия. Машины очень плохо сделаны, и приходится летать с опаской. Так что никакого удовлетворения не получаешь, а только расстраиваешься».

Валерий Павлович был прямолинеен, резок в своих суждениях, не умел кривить душой. Из-за этого происходили неприятности всякого рода. Часто я беседовала с ним по поводу этого, ведь все его неудачи были и моими неудачами, его горе было и моим горем.

«...Хочу тебя немножко побранить и попросить кое о чем. До меня дошли слухи, что ты сам себе много портишь в своей служебной карьере своей недисциплинированностью (так говорят). Потом слышала, что тебе готовилось повышение в командиры отряда, но последняя авария испортила все дело. Мне не важна твоя карьера, но считаю, что, не теряя своего достоинства, можно иногда промолчать, не высказываться слишком прямо. Ты прости, если я не права. Словом, нужно быть сдержаннее».

Он отвечал мне на это письмо: «...Теперь я по порядку отвечу на твое письмо. Итак: ты меня обвиняешь,

что я сам виноват, что не получаю повышения по службе. Ты права, но ведь это зависит не от того, что я не могу работать, а от того, что я не могу делать так, чтобы это дело потом никуда нельзя было применить, весь вопрос в разном понимании сущности дела. Мои полеты выделяются, но вместо того, чтобы их как-то отметить, это называют «воздушным хулиганством»... Я, как истребитель, был прав и буду впоследствии еще больше прав. Я должен быть всегда готов к будущим боям и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно себя натренировать и закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет только тот, кто с уверенностью идет в бой. Я признаю только такого бойца бойцом, который, несмотря на верную смерть, для спасения других людей пожертвует своей жизнью. И если нужно будет Союзу, то я в любой момент могу это сделать.

Я знаю, что ты очень и очень устала от всех неприятностей, но ничего, скоро все пройдет и заживем мы с тобой как следует».

Как очень чуткий человек, он и тут пытался меня ободрить, успокоить. Но неприятности продолжались...

Аварию в Гомеле Валерий Павлович очень остро переживал. Он писал мне: «...Получил сегодня сразу три письма от тебя, и у меня сегодня — день радости. Твои письма для меня так же ценны и нужны, как заблудившемуся в пустыне вода. Они меня приводят в то хорошее состояние, которое я называю отдыхом души и успокоением нервов.

Ты у меня спрашиваешь, как мои дела? Я, право, еще не знаю. Во вторник, 30 октября, все разрешится, и я тебе все напишу. Состояние у меня скверное, потому что чувствую, что ты за меня болеешь душой, и мне это очень тяжело. Но ты мне прости, что доставляю это беспокойство, я в нем не виноват. Ты говоришь, что «все пройдет, как с белых яблонь дым». Да, я с тобой согласен вполне, но для этого нужно время. Душа болит сильно-сильно, и, чтобы ее вылечить, нужно время и доктор в лице моей маленькой хорошенькой Лелюськи, да и всей нашей семьи. Какой я был сильный душой и телом и... если бы ты знала, какой я сейчас слабый. Тебе сюда ехать не придется. Если

все кончится благополучно, меня здесь не оставят, а переведут, и есть слух, что в Москву».

Чувствуя его тяжелое состояние, я старалась поддержать его. «...Старайся сильно не нервничать, а то ты так похудел... Игорек все время твердит «папа». Наверное, скоро будет ходить. Хороший мальчуган! Скучаю без него, когда долго задерживаюсь в школе, а он без меня. О нас не беспокойся, береги себя, скорее бы у тебя все выяснилось, не унывай...»

Живя в Брянске, в ожидании разрешения его трудно сложившихся дел, он все время думал о нас и както очень обостренно воспринимал любую задержку в письмах.

«..Если бы ты знала, что со мной творилось до сегодняшнего дня. Сегодня получил от тебя письмо и хожу, все его читаю. Как я рад, что у вас благополучно. У меня было такое кошмарное состояние все эти дни, чего-чего только я не передумал, ведь от тебя ровно неделю не было писем. Но теперь я очень рад, что все благополучно, только ты, пожалуйста, больше не делай таких перерывов в письмах.

Лелик, ты очень мало написала про сынку. У него один зубик прорезался или два? Ходит ли он или нет? Ты пиши подробно. Сколько он весит, как выглядит, что кушает и как мучает мамочку?»

Даже и в это трудное время Валерий Павлович не забывал никогда не только о нас с сыном, но и о моей семье и родных, к которым он всегда относился с искренней заинтересованностью в их судьбах, с большой заботой.

«...Лелик, как ты себя чувствуешь? Ты мне ничего не написала. Не написала также про папу, как он себя чувствует. Вообще ты пиши письма, пожалуйста, подробнее. Почему ты не занимаешься пением? Я хочу, чтобы ты занималась. Что ты сшила для себя? Наверно, ничего. Мне нужно быть всегда толкачом в этом деле. Займись, пожалуйста, собой и как следует. Ты должна иметь все для себя. Как звучит пианино? Без меня, наверно, и настроить не можете? Как ремонт протекает? Почему карточку мне не выслали? Ой, сколько бы вопросов я задал! А как хочется в Ленинград! Осень для меня — самое тяжелое время года. Я не люблю, когда замирает жизнь, листья падают, моросит дож-

дик, слякоть, грязь, одиночество, скверное настроение, какая-то тяжесть на душе. А как бы хорошо сейчас в Ленинград к моей маленькой, славной, дорогой Лелюське. Она бы меня успокоила. Сходили бы в театр, поспорили... Правда, Лелюська? Мечты, мечты...»

«...Ты пишешь, что Нюрочка хочет справить свои именины, ты ей это устрой как следует. Пусть дивчина почувствует, как все ее любят. Нужно дать ей самой похозяйничать в этот день. Для нас с тобой 15 рублей будут не в тягость, если ты истратишь на угощение ее подруг и мальчиков. Был бы я, уж я бы ей устроил все как следует. Я ей пришлю подарок.

А как Женя себя чувствует, как ей нравятся курсы, что у нее нового, что она думает? Говоришь ли ты с ней о жизни? Наверно, нет. А нужно было бы поговорить, как она смотрит на жизнь. Как дела у Лены (речь идет о трех моих сестрах. — *О. Ч.*)? Спорт закрылся, чем же сейчас она занимается в свободное время? С кем ходит гулять? Не увлекалась дивчина еще никем? Ведь ты должна интересоваться этим, у них мамы нет, и ты должна быть им ею. А Федор, наверно, похудел и все так же спорит о политике? Что нового в его жизни? Хотелось бы получить от него письмо. Как у него дела с Мусенькой? Когда он думает защищать проект? От Жоржика я получил письмо и буду ему писать. Но хочу и тебя спросить: почему Жоржик хандрит? Как у него здоровье? Поговори с ним, пожалуйста. Ему нужно встряхнуться. Обрати внимание на него и поговори с ним (Федор и Георгий — мои братья.— *О. Ч.*). Теперь папа и Мария Ивановна (мачеха.— *О. Ч.*), как они себя чувствуют, как живут? Наверно, папа устает?

У меня все мысли о Ленинграде. Так и хочется перенестись в мечтах за обеденный стол, поговорить, поспорить с Федей, разобрать текущий момент. Ведь как хорошо у нас, Лелик, в семье!

Очень и очень хочу в Ленинград. Но пока это только мечта. Не знаю, когда будет реальность. Мой совет тебе: не нервничать, не хандрить, а поправляться, беречь свое здоровье, а оно у тебя не блестящее. Будешь ты здорова — буду и я здоров и спокоен.

Целую тебя крепко, крепко. Игорюшку нежненько

в лобик и щечки поцелуй за меня. Береги себя. Крепко люблю тебя, твой Валерик».

Я почти целиком привожу это письмо. На расстоянии, да еще таком большом, многое видится ярче, над многим как бы задумываешься заново. И еще эти строки как нельзя лучше говорят о том, какая большая душа была у Валерия Павловича, каким сердечным богатством он обладал. У него было большое горе, большие неприятности, но он думал обо всех, и все его искренне интересовало. И невольно на память приходит воспоминание о еще более далеком времени, о ранней юности, когда Валерий Павлович был кочегаром.

Работая на землечерпалке «Волжская-1», он зазимовал в затоне под Казанью. Жил впроголодь. Заболел тифом. Болезнь проходила очень тяжело, и все-таки он домой ничего не сообщил, пока не поправился: не хотел никого беспокоить.

Родных своих он очень любил и непрестанно думал и заботился о них. Вернувшись весной домой, он привез мешок муки и два мешка картошки, а сестрам Нюре и Соне — шелку на кофточки. Все он приобрел на заработанные деньги. Шел 1919 год. А кому неизвестно, какой это был трудный год!

Рассказываю я об этом лишь затем, чтобы у читателя не создалось впечатление, что у Валерия Павловича отношение к моей семье было каким-то исключительным. Внимание, бережное отношение к людям было ему свойственно.

Авария в Гомеле кончилась тем, что Валерий Павлович был осужден и приговорен к одному году лишения свободы.

В ноябре 1928 года он пишет мне: «...Вчера был суд. Судили без свидетелей и защиты в закрытом заседании. Присудили к одному году лишения свободы. Я приговор обжаловал в Коллегию Верховного суда и одновременно буду писать письмо Клименту Ефремовичу Ворошилову. Сегодня беседовал с военкомом бригады, он очень удивлен приговором и завтра едет в Смоленск для выяснения и снятия с меня приговора. Ответ из Верховного суда будет не раньше как через полтора месяца. Военком бригады говорит: мы вас во что бы то ни стало сохраним для воздушного флота, но для этого нужно отставить приговор.

...Ты не печалься и не нервничай, так как до окончательного приговора еще полтора месяца, и ради бога не сердись на меня. Я нисколько не виноват в вынесении такого приговора. Вины за собой никакой не чувствую и объясняю случившееся словами одного здешнего командира: «Будь это не Чкалов, то и не было бы ничего...»

Ну, ничего! Самое страшное для меня — это твой приговор. Жду, Лелик, его.

...Одно твое слово может меня убить или воскресить и заставить опять верить в светлое будущее. И вот я этого жду с нетерпением, и еще меня мучает одна мысль, что папа все поймет не так, как есть на самом деле. Припишет всю вину мне. Лелюська, верь, что я хотел быть лучшим из лучших летчиков, не хотел быть самым обыкновенным, а хотел быть таким летчиком-истребителем, который бы всегда выходил победителем в будущих воздушных боях...

Разлука с тобой на 6 месяцев (так как больше не просижу) будет мне тяжела и не только потому, что я не увижу тебя и сына, но и в том отношении, что за это время я не смогу тебе прислать денег, а это будет меня очень мучить. Лелик, пиши, жду ответа. Люблю, люблю сильно, сильно, неужели на этом оборвется хорошая жизнь наша. О, это страшно и больно!

Когда же жизнь повернется ко мне и тебе хорошей стороной? Когда я один, то я уже не верю в это, но когда я начинаю думать, что я буду с тобой, то мне начинает казаться, что мне уже хорошо жить.

Ну, ладно, Лелик, дальнейшее я один решать не буду, мы вместе решим, как жить и какими нам быть людьми...»

Отчаяние, состояние человека, которому не дают жить так, как хотел бы, а ставят ему рамки, в которых ему невыносимо тесно, угнетали Валерия Павловича. Я чувствовала, что он буквально почву теряет под ногами, и, как ни тяжело было мне самой, старалась всеми силами его поддержать, вывести из этого тяжелого душевного состояния. Я писала ему, чтобы он не падал духом, что мы оба сильные люди и что мы должны и сумеем пережить все свалившиеся на нас беды. «Я хочу видеть тебя сильным и хочу не обмануться в этом, не грусти, мужайся, будь сильным!»

Мы старались утешить друг друга, поддержать. Время, казалось, все было сосредоточено в письмах.

«Пишу тебе, как видишь, второго января. Сегодня я должен отправиться в тюрьму, но приехал Петр Ионыч Баранов, который назначил явиться к нему в 15 часов 30 минут».

И уже из тюрьмы он пытался меня успокоить: «...Я выдержу любое испытание с твоей поддержкой... Не падай духом, следи за собой и займись лечением своего малокровия. Рассей свою грусть. Как после бури бывает тишина, так и после сильных неприятных переживаний наступит спокойная, радостная, хорошая жизнь. Итак, будь здорова, спокойна, не падай духом и не жалуйся на судьбу, все равно она не принимает ни жалоб, ни благодарностей, а требует только спокойствия и силы духа...»

Большое участие в судьбе Чкалова принимал Петр Ионович Баранов. Он был с 1925 по июль 1931 года начальником Военно-Воздушных Сил, а затем замнаркома тяжелой промышленности, начальником Главного управления авиационной промышленности. Петр Ионович хлопотал перед ВЦИК о помиловании Чкалова. Он считал, что такими летчиками, как Чкалов, бросаться нельзя.

Обо всем этом я узнала из второго письма Валерия Павловича: «...П. И. Баранов хлопочет перед ВЦИК о помиловании. Только не знаю, когда придет ответ».

И снова мысли о всей нашей семье. В воспоминаниях о ней он как будто черпает силы, ищет опору для своей твердости, уверенности, отвлечения от всего того тяжелого, что угнетает его.

Сразу же после суда Валерию Павловичу удалось съездить в управление, в Москву. Он попал к Я. И. Алкснису, заместителю П. И. Баранова.

«...Он меня отругал как следует и сказал, что переведет в Москву в научно-исследовательский институт, а приговор трибунала попросит отставить. За ответом просил прийти к нему во вторник. Во вторник я к нему не попал, а в среду он сказал мне, что все улажено. И чтобы я ехал в Брянск со спокойной душой. Алкснис сказал еще, что я очень нужен и что он из меня все соки выжмет...»

А пока мучительно и однообразно тянулись дни в

брянской тюрьме, в которую он пришел 3 января 1929 года.

В тюрьме он ведет дневник. Его записи говорят о том, что в те дни он находился в тяжелом моральном состоянии.

«...Когда человек попадает в каменный мешок, он перестает быть человеком — это живое существо, лишенное своего «я». Человек, имея свободу, не ценит ее, но стоит ее лишиться, как он сознает, что потерял все дорогое, заключающееся в свободе. Он не может видеть людей, которых бы хотел видеть, но не имеет права делать то, что ему хотелось бы и что ему нравится. А главное, он не может любить реально, а только мысленно. Где-то там далеко, на свободе, есть любимый, дорогой человек...»

Он пишет ежедневно, и все его мысли о семье, о своем положении, о жизни.

Многие сочувствовали Чкалову, летчики любили его, навещали. Приезжали из Ленинграда его бывший командир отряда Павлушов Петр Леонтьевич и командир звена Леонтьев Василий Васильевич.

Просидел он всего 19 дней, но был уволен из Военно-Воздушных Сил РККА.

В Центральном государственном архиве Советской Армии СССР сохранился интересный документ, написанный Чкаловым 31 октября 1928 года. И хотя этот документ подготовлен был с целью как-то объяснить, смягчить свою виновность, в нем не смогли не отразиться убеждения Чкалова, его взгляд на боевую подготовку летчика-истребителя.

«...Ко всем данным мною ранее показаниям хочу добавить главное, заключающееся в разном понимании характера подготовки летчика-истребителя. На мой взгляд, тенденция к максимальной осторожности в полетах, имеющаяся в армии, неверна, в особенности в истребительной авиации. Летчик-истребитель должен быть смелым, с безусловным отсутствием боязни и осторожности в полетах. В противном случае в воздушном бою с противником летчик, привыкший осторожно летать, будет больше думать о самолете, а не о противнике, в результате чего, безусловно, будет сбит противником. Вопрос этот сугубо важный для ВВС РККА.

Я прекрасно понимаю необходимость сохранения материальной части (дорогостоящий самолет), но в то же время не допускаю мысли о необходимости за счет сохранения ее ухудшить боеподготовку летчика-истребителя, учитывая и то обстоятельство, что будущая борьба с противником будет неравная с точки зрения разности качеств самолетов.

А эта точка зрения квалифицируется некоторыми как «хулиганство, недисциплинированность».

Хочу добавить, что при смелых полетах (это по определению самого командования) я имею за пять лет летной работы две аварии, за которые я сейчас осужден на один год лишения свободы. В качестве справки необходимо указать, что за «блестящие достижения в технике пилотирования» приказом РВС СССР 1927 года от 8 ноября мне объявлена благодарность и выдана денежная награда.

Авария, совершенная мною на старом, не состоящем на вооружении самолете ФД-УП 15 августа с. г. квалифицируется судом как халатное отношение и невнимательность в полете, вследствие чего я врезался в провода и разбил самолет. Халатность и невнимательность в бреющем полете исключены совершенно, так как полет на очень малых высотах требует максимальной внимательности и напряжения. Врезаться в провода на скорости 120 километров — значит, верная гибель летчика. У меня никакого желания покончить жизнь самоубийством не было. Следовательно, тут имеется ошибка моя в том, что я не учел наличия в этой местности проводов.

Осуждение меня на год лишит меня летной работы, которую я очень люблю и весь предан этому делу.

Учитывая изложенное, а главное, мое искреннее желание в дальнейшей работе исправить свою вину и личные качества, прошу Коллегию Верховного суда о замене наказания любым испытательным сроком, но условно. Я уверен, что свою вину исправить смогу, а главное, что буду полезен в нужный момент ВВС РККА.

Ст. летчик 15-й авиаэскадрильи
Чкалов»[1]

---

[1] ЦГАСА СССР, ф. 4, оп. 11, д. 862, л. 106—108 — автограф.

Мысли В. П. Чкалова нашли отклики у лучших летчиков — героев нашей страны. Анатолий Константинович Серов пишет о Чкалове: «В мою жизнь вошла легенда о человеке с сердцем орла и умом ученого. Его пример воспламенял нас, молодых авиаторов, открывал перед нами увлекательные перспективы; вызывал желание учиться у него и подражать ему...»

А. Н. Покрышкин рассказывал: «...Мне по душе были его слова о летчике-истребителе. Да, летчик-истребитель, готовясь к будущим боям, должен стать таким, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым».

«Чем же объясняются столь удивительные успехи Чкалова? Лихачеством? Презрением к опасности? Отчаянностью? Нет, и еще раз нет!

Внимательно наблюдая за ним, я пришел к выводу: за каждым его успехом стоит упорная работа над собой, отличное знание самолета. Однажды я увидел, что Валерий Павлович с карандашом и бумагой в руке трудится над какими-то схемами и чертежами. На недоуменный вопрос, чем он занимается, пилот ответил: «Да вот все думаю, как бы обратную петлю сделать. Но ничего не выходит — плоскость отвалится». Значит, на ненужный риск он не шел».

Эти слова принадлежат Владимиру Владимировичу Брандту — сослуживцу Чкалова по 1-й Краснознаменной эскадрилье в Ленинграде.

В ОСОАВИАХИМЕ

Однажды, вернувшись из школы домой, я заметила, что на стоявшей на письменном столе фотографии Валерия Павловича в военной форме появилась надпись: «Скучно и грустно смотреть на Вас, Валерий Павлович, Вам бы теперь скоростную машинку вроде истребителя! Ну, что ж, катайте пассажиров, и то хлеб!»

Это был 1929 год. После освобождения из заключения, демобилизации из рядов ВВС РККА Валерий Павлович вернулся в Ленинград. Настроение у него было очень подавленным. Надо было думать, что делать дальше. Мы решили, что он будет готовиться в вуз и одно-

временно где-нибудь работать. Валерий Павлович начал заниматься. Наблюдая за ним изо дня в день, я видела, что он тоскует. Над нашим домом часто пролетали самолеты. Заслышав звук их, он подбегал к окну и с тоской в глазах следил за полетом. Я все больше убеждалась, что летать — его жизненная необходимость.

И вот весной Валерий Павлович стал работать летчиком-инструктором в Ленинградском Осоавиахиме. Буквально в первые же дни он был командирован в Иркутск для получения списанного самолета «Юнкерс-13». Он был передан Валерию Павловичу М. Т. Слепневым, впоследствии Героем Советского Союза.

Самолет погрузили на железнодорожную платформу и отправили в Ленинград. От Иркутска до Ленинграда его сопровождал Валерий Павлович, находясь все время в кабине. Самолет и двигатель требовали капитального ремонта, и конец зимы Чкалов, механик Сергей Пилюшевский и моторист Владимир Зархи работали над их восстановлением.

Весной 1929 года на этом самолете по инициативе Валерия Павловича Ленинградским Осоавиахимом были организованы прогулочные и агитационные полеты над Ленинградом и Ленинградской областью. В кабину самолета, помимо летчика и механика, помещались четыре пассажира. Средства, получаемые от платных полетов, шли на организацию и содержание созданных Валерием Павловичем школы гражданских летчиков и планерного кружка из рабочей молодежи и интеллигенции — членов Осоавиахима.

В один из таких полетов с пассажирами самолет сильно затрясло на взлете, появился стук в двигателе. Валерий Павлович убрал газ, выключил двигатель и, с большим мастерством планируя, перетянул самолет через насыпь железной дороги, посадив его в самом конце аэродрома.

Когда подняли капот, то оказалось, что лопнуло основание цилиндра двигателя и оторвался шток поршня. Только летное мастерство Валерия Павловича помогло избежать катастрофы, спасти людей (аварийный цилиндр находится в музее В. П. Чкалова в г. Чкаловске). Пассажиры так и не узнали, что произошло с двигателем самолета.

Имя Чкалова связано еще с одним интересным фактом: активисты Общества друзей воздушного флота, а затем и Осоавиахима были объединены вокруг аэроклуба-музея. В конце 1926 года они спроектировали, а еще через год построили легкий одноместный самолет «Лакм» (Ленинградский аэроклуб-музей). На нем Чкалов и А. К. Иоост сделали 24 полета. Общий налет составил 10 часов 15 минут. Таким образом, «Лакм» был первым самолетом, который был испытан Чкаловым.

Обучению молодежи летному делу и планеризму Валерий Павлович отдавал все свое время работы в Осоавиахиме. Активисты общества получали право на пятиминутный полет над Ленинградом. Их было очень много, и порой, особенно в воскресенье, приходилось совершать до пятидесяти полетов в день. Валерий Павлович не мог не разнообразить полеты, он делал «горки», глубокие виражи, ему, летчику-истребителю, было невыносимо скучно летать на тихоходной машине.

Оставшиеся на земле собирались группами смотреть на такие полеты и завидовали счастливцу, занявшему место в самолете. Каскады фигур пилотажа сменяли одна другую. Инструкторы школы не стесняясь расспрашивали Валерия Павловича о технике планирования, и тот с удовольствием брал их в самолет и делился своим опытом и мастерством.

Олег Константинович Антонов — выдающийся генеральный конструктор, творец современных «Антеев» — в то время тоже был учеником летной группы, созданной Валерием Павловичем.

Вспоминая свои юные годы, Олег Константинович рассказывает, как ему выпала честь попасть в кабину «Юнкерса-13» и сесть на место второго пилота рядом с Валерием Павловичем, который после набора высоты спросил, где находится аэродром, и после правильного ответа отдал ему управление самолетом.

«Я с замиранием сердца взялся за штурвал и осторожными движениями старался удержать машину в полете в заданном направлении. Я чувствовал, что тянет налево, что надо более энергично выводить из крена, но как-то не хватало решимости для первого раза приложить побольше сил к управлению этой сравнительно небольшой машиной. Когда крен стал доволь-

но заметен, Валерий Павлович, положив руки на свой штурвал, добродушно сказал:

— Ну что же ты смотришь, машина валится, уходит с курса, а ты не реагируешь. Вот как надо!— и решительным движением выровнял самолет, исправил направление».

В числе учеников Валерия Павловича был и талантливый летчик С. Я. Клебанов. Он в Великую Отечественную войну одним из первых бомбил Берлин.

В это же время была сконструирована военным летчиком М. В. Смирновым и братом конструктора областного Осоавиахима Я. Л. Зархи авиетка. Этот легкомоторный самолет был построен под наблюдением работников Ленинградского аэроклуба-музея. Летчиком на авиетку был назначен А. К. Иоост, который провел испытания рулежного порядка, затем совершил два полета на небольшой высоте и заболел. Машина была передана В. П. Чкалову, который и продолжал все дальнейшие испытания.

На авиетке был мотор советской конструкции и советского производства. Он был спроектирован женщиной — конструктором-инженером Лидией Эдмаровной Пальмен. Валерий Павлович с большим интересом и радостью взялся за испытание нового самолета. Желание «выжать» из самолета все возможное целиком захватило его.

Он совершил ряд удачных полетов в окрестностях Ленинграда. Максимальная скорость авиетки составляла 135 километров в час. Наибольшая высота, которой смог достичь В. П. Чкалов на этой машине,— 3000 метров.

Мечтой Валерия Павловича и конструкторов тогда был перелет Ленинград — Москва. Стали готовить авиетку к этому перелету. К сожалению, перелет не состоялся. Мотор не мог обеспечить полет на дальнее расстояние, лететь было очень рискованно.

В те годы такой мотор являлся единственным экземпляром, а изготовление деталей к нему требовало больших усилий, так как все изготовлялось кустарным способом. Качество материалов было довольно низким, и после 25 часов полета в бортовом журнале появилась запись о том, что из-за ненадежности мотора нельзя продолжать полеты на этой машине.

Это было на заре развития нашей авиации, конечно, техника пилотирования на самолете этого периода была далеко не легкой. Самолеты были несовершенны, часто происходили аварии, и Валерий Павлович Чкалов, творческий, ищущий человек, думал о путях создания системы уверенного, безотказного управления самолетом за счет личных качеств летчиков. В кругу своих друзей он часто мечтал о советском быстроходном самолете, но тогда еще делались только первые попытки создать серийный отечественный самолет.

В числе друзей Валерия Павловича были не только летчики, но и люди разных профессий, среди них врач-отоларинголог Владимир Хилов, писатель Лев Успенский, который в то время собирал профессиональные термины летчиков, а затем издал специальную работу, а также скрипач Никитин. Они были частыми гостями на аэродроме. Поднимаясь в воздух, каждый выполнял свой план: Хилов исследовал поведение вестибулярного аппарата летчика, Успенский собирал авиационный словарь, Никитин искал темы для своих композиций. Но, конечно, всех их также увлекали чкаловские мечты.

В деревне Перикюлли, на Дудергофской возвышенности, расположилась школа планеристов. Планеры конструировал О. К. Антонов. Один из них и открыл полеты в Дудергофе на Киргофских высотах под Ленинградом. Во время первого полета на этом планере Валерию Павловичу удалось продержаться в воздухе больше 20 минут.

Товарищи рассказывают, что никто так не чувствовал восходящие потоки воздуха, как Валерий Павлович. Он часами сидел у подножия горы, следил за полетами птиц, замерял температуру воздуха и направление ветра, разрабатывая свой метод полета на планере. За счет пикирования набирал скорость, резко брал ручку «на себя», улавливал наступление момента потери скорости, снова резко переходил в «пике», из «пике» делал разворот на склон гор, где восходящие потоки позволяли держать планер в воздухе вдоль склона горы, то есть парить. Делая такие своеобразные «восьмерки», Валерий Павлович умудрялся при парении набирать высоту, не теряя ее.

Планер в воздух запускали с вершины горы. Метров за 20—30 до обрыва устанавливали планер, хвост его

прикрепляли к металлической трубе, врытой в землю. К носу планера прикрепляли резиновый шнур-амортизатор толщиной 18—20 миллиметров и длиной метров 60—70. Шнур раздваивали под углом, и человек 10—12, взявшись за каждый конец, начинали растягивать амортизаторы. При команде «старт» планер взвивался на высоту 50—70 метров, резиновый шнур-амортизатор падал на землю, и начинался полет.

Современные планеры значительно отличаются от планеров тех далеких лет. Ныне планеристы не испытывают таких трудностей, и результаты их полетов несравненно выше.

На планере О. К. Антонова «Ока», а затем и на других планерах Валерий Павлович подготовил много учеников.

НИИ ВВС
И ЗАВОД ИМЕНИ МЕНЖИНСКОГО

Валерий Павлович недолго задержался на работе в Осоавиахиме. Через год он затосковал и в конце августа 1930 года ушел из Осоавиахима, поехал на месяц к отцу на Волгу. Вернувшись, думал куда-нибудь устроиться на работу.

Но не летать он не мог. Поехал в Москву просить о возвращении его снова в военную авиацию. Домой вернулся радостный — распоряжением Петра Ионовича Баранова он вновь возвращается в военную авиацию на должность летчика Научно-исследовательского института ВВС в Москве. В НИИ тогда набирали лучшие кадры летного состава.

С 1930 года начинается московский период нашей жизни. Я жила в Ленинграде, Валерий Павлович жил в Москве, в семье одного своего товарища.

В январе 1931 года во время зимних школьных каникул я приехала в Москву. Как раз в эти дни Валерий получил тревожное письмо о здоровье отца.

Мы поехали навестить Павла Григорьевича. Зимний путь в Василево был сложнее летнего. Василево расположено в 75 километрах от Горького вверх по Волге.

Зимой можно было поездом доехать только до Балахны, а дальше 35 километров — на лошадях. Мы достали лошадь и на дровнях поехали. Валерий закутал меня в тулуп, а сам то сидел, то бежал вприпрыжку рядом с лошадью, чтобы согреться. Стояли сильные январские морозы, а он был в летной военной форме.

В Городце остановились погреться на постоялом дворе. У нас в термосе были горячие пельмени, которыми нас снабдила в Горьком сестра Валерия Павловича — Соня. Когда мы открыли в чайной за столом термос и оттуда вынули горячие пельмени, от которых шел пар, окружавшие нас крестьяне были удивлены. Они такого еще не видели. Был устроен общий ужин.

К Василеву пришлось переезжать через Волгу по льду. Сплошная белая пелена снега со следами санных дорог. Все бело, только черным силуэтом вырисовываются леса и селения, которые мелькают огоньками в окнах.

Отец был несказанно рад нашему приезду. Он не ждал нас. В доме было тихо и грустно. В спальной, где лежал Павел Григорьевич, светила лампада. Он был худ и слаб, хотел подняться нам навстречу, но не смог. Мы провели у постели больного одни сутки и вынуждены были уехать. Нужно возвращаться на работу. Через два месяца Павел Григорьевич умер.

В 1932 году весной я была назначена на заведование учебной частью в школе, но в этой должности мне уже не пришлось работать. По окончании учебного года я уехала в Москву. Валерий Павлович получил комнату в Интернациональной гостинице, и с тех пор мы уже жили в Москве.

Медленно, тоскуя по Ленинграду, я привыкала к Москве. Очень скучала по дому, по родным местам, по своим друзьям, с которыми училась и работала. Трудно было расставаться со школой, но семья должна жить вместе.

Надо было приспособиться к жизни в гостинице. Самым сложным оказалось наладить питание семьи. Питаться в столовой при гостинице нам было не по средствам, а готовить в номерах не разрешалось. Приходилось как-то устраиваться. Заведующая столовой

аэродрома дала нам керосинку и, мы пользовались ею украдкой.

Так мы прожили больше полутора лет, пока наконец не получили на Ленинградском шоссе две комнаты в трехкомнатной квартире. В третьей комнате жила ведущий инженер-конструктор завода Зинаида Исааковна Журбина, получившая за свою работу орден «Знак Почета»,— первая женщина ведущий инженер в авиации. Мы жили хорошо, легко и дружно. Журбина работала вместе с Валерием Павловичем с 1933 года до последнего дня его жизни.

Она мне потом рассказывала о нем, о его работе на заводе: «Валерий Павлович отличался громадной наблюдательностью и с необычайной быстротой ориентировался в новой конструкции.

Однажды он знакомился с новым строящимся самолетом. Машина еще была в стапелях. Следуя определенному порядку, мы прошли с ним, почти не останавливаясь, около стапеля, где собирали шасси машины, и приблизились к месту сборки фюзеляжа с центропланом. Здесь я начала рассказывать о конструкции шасси. Он перебил меня и сам продолжил описание шасси. Я спросила его:

— Откуда вы знаете это?

— А ведь мы проходили около стапеля шасси,— ответил он.

И я, и группа рабочих, стоявших вокруг, были просто восхищены его наблюдательностью».

Зинаида Исааковна вспоминает еще, как Валерий Павлович в 1934 году заканчивал программу испытания нового истребителя. Осталось только испытание на «штопор». Испытание это очень серьезное, оно допускается только после выявления основных летных качеств машины. На совещании у директора завода специалисты по аэродинамике высказались, что эту машину нельзя испытывать на штопор — она не сможет выйти из него, погибнут и машина, и летчик. Когда директор спросил Валерия Павловича его мнение, он ответил коротко: «Полечу». И полетел. Машина вышла из штопора, повинуясь его уверенному управлению.

Валерий Чкалов и его друг Александр Анисимов считались лучшими пилотами в НИИ и выполняли самые ответственные задания. Саша и Валерий были

большими друзьями на земле, но в воздухе «воевали» друг против друга. Многие приходили на аэродром смотреть, как они вели «воздушный бой».

Хочется также рассказать о первом испытании самолета «Звено», сконструированном Владимиром Сергеевичем Вахмистровым. Оно проходило в 1932 году в НИИ.

Идея создания авиаматки, принадлежащая В. С. Вахмистрову, представляла большой интерес как для ученых, так и для военных специалистов. Смысл этой идеи заключался в транспортировке тяжелыми воздушными кораблями самолетов-истребителей для того, чтобы они во время воздушных операций, производимых на неприятельской территории на большом удалении от линии фронта, могли при атаках со стороны вражеской авиации надежно защитить свои бомбардировщики. Вместе с летчиками и инженерами института Владимир Сергеевич разработал метод такого соединения самолетов. Авиаматкой для испытания был выбран тяжелый бомбардировщик ТБ-1. На его крыльях были установлены два самолета-истребителя. Первое испытание было связано с большим риском для экипажа бомбардировщика и для летчиков, занимавших места в кабинах истребителей, и требовало высокого мастерства от всех участников полета. Для этого ответственного испытания командованием были выбраны лучшие летчики-истребители института — Чкалов и Анисимов. И вот авиаматка с прикрепленными к ее крыльям истребителями вырулила на старт и пошла на взлет.

Самолет оторвался от земли, взлет был совершен отлично, и дальше согласно плану испытательного полета истребители должны были отцепиться от авиаматки. Тут случилось неожиданное: один из членов экипажа, которому было поручено привести в действие механизм расцепления, допустил серьезную ошибку. Когда был подан сигнал, он вместо того чтобы сначала освободить хвост самолета Чкалова, а затем уже шасси, поступил наоборот. В результате, вопреки заранее обусловленному порядку, самолет Чкалова, приготовившийся к плавному отделению от бомбардировщика, внезапно рвануло. Истребитель, удерживаемый на плоскости ТБ-1 хвостовым креплением, стало поднимать вверх и забрасывать назад. На всю систему авиа-

матки начали действовать новые, неожиданно возникшие аэродинамические силы. Только исключительное самообладание Чкалова предотвратило неизбежную катастрофу. Мгновенно поняв, что произошло с его самолетом, он, используя силу тяги двигателя своего самолета и резко действуя рулями, сорвал хвостовой крюк с замка и оказался в свободном полете. Минутой позже от авиаматки благополучно отцепилась и машина Анисимова.

Так Анисимовым и Чкаловым был завершен очень важный и сложный испытательный полет, который открыл целую серию интереснейших испытаний, подтолкнув творческую мысль других летчиков-испытателей института к новым путям в освоении техники полета и тактического применения авиаматок.

И все же служебные дела Валерия Павловича в НИИ обстояли не совсем благополучно. Чкалов часто восстает против старых авиационных норм. И его опять наказывают, задерживают присвоение очередного звания, обвиняют в нарушении правил полета и отчисляют в подразделение «штрафников».

В этом подразделении читал лекции И. П. Антошин, бывший командир эскадрильи истребителей в Ленинграде, у которого несколько лет назад служил Чкалов. Антошин был очень удивлен, встретив на занятиях Чкалова, которого хорошо знал и очень любил.

«После лекции он подошел ко мне,— рассказывает Иван Панфилович,— спрашивает:

— Батя, скажи, пожалуйста, за что я попал сюда? Я знаю, ты от меня не скроешь и скажешь!»

Иван Панфилович ничего не мог сказать, так как сам не знал, и стал его расспрашивать, как он попал в эту группу. Валерий толком ничего не мог ответить.

Валерий Павлович недолго пробыл среди штрафников. Некоторое время он опять был без дела, а вскоре совершенно неожиданно для себя получил приглашение работать на заводе имени Менжинского летчиком-испытателем. О такой работе Чкалов давно мечтал. В большом коллективе конструкторов, инженеров, рабочих, встретивших его очень благожелательно, он отдает все свои силы и умение испытательной работе.

Здесь находят поддержку и его опыт, и смелость. Он следит за созданием новых машин, вникает в каждую деталь и, наконец, испытывает эти машины в воздухе. Он совершал на них трудные сложные полеты, изучал поведение в воздухе каждого нового истребителя, тщательно анализировал задачи самолетостроения. Особенно интересовали его машины с большими скоростями. Здесь, на заводе, испытывая новые машины, которым нужно было дать дорогу в жизнь, Чкалов нашел себя. Он говорил: «Какая большая ответственность ложится на плечи летчика за машину!» С восторгом и уважением высказывается он о своем коллективе. И ему отвечают любовью. Он знает всех рабочих, всегда приходит им на помощь в трудную минуту.

Чкалов испытывал машины первоклассного конструктора Николая Николаевича Поликарпова, конструкторское бюро которого разрабатывало новые образцы отечественных самолетов разного назначения и создало целую серию истребителей. В авиационных кругах тех лет Поликарпова называли «королем истребителей». Почти на протяжении 10 лет нашу истребительную авиацию вооружали этими машинами. В 1933—1934 годах под его руководством был создан истребитель-моноплан И-16 с убирающимся шасси и скоростью 460 километров в час. Это была для своего времени выдающаяся машина.

Когда Н. Н. Поликарпов создавал самолет, он часто заходил к нам на квартиру и подолгу беседовал с Валерием Павловичем. Это был удивительно скромный, очень образованный и в высшей степени культурный человек. И на заводе Валерий Павлович принимал большое участие в создании его машины.

Позднее Чкалов писал в своей статье «Испытатель» («Известия», 1936, 15 мая): «Летчик, испытывающий новые самолеты, в представлении людей, не имеющих непосредственного отношения к авиации,— это человек риска. Однако такое представление неверно. Летчик-испытатель это прежде всего человек, отягощенный отеческой заботой: раньше, чем полететь на какой-нибудь опытной машине, он участвует в ее рождении. Работа летчика-испытателя начинается задолго до полета. Он следит за всеми стадиями создания нового самолета. Он знакомится с его особенностями еще при конструкции,

проводит все дни в цехах вместе с инженерами. Он следит за изготовлением всех деталей, проверяет работу отдельных, уже готовых механизмов. И летчик-испытатель уже в это время до мельчайших деталей знает машину, на которой ему предстоит совершить полет... Конструктор ждет от летчика-испытателя правильно поставленного диагноза... Работа летчика-испытателя чрезвычайно сложна. Тут на «чутье» не положишься. Нужно многое знать: и законы механики, и сопротивление материалов, и многое, многое другое...»

Валерий Павлович испытал и дал дорогу в жизнь истребителю И-16. Он доказал боеспособность этой машины, хотя не все авиаспециалисты были согласны с ним. А этот самолет сыграл большую роль в начале Великой Отечественной войны. Именно об этом самолете еще в 1937 году Валерий Павлович рассказывал на митинге своим землякам: «Я упорно доказывал свою правоту. Жизнь подтвердила это. Некоторые машины, признанные мною отличными во время испытания, не ставились на серийное производство. Я месяцами, годами разоблачал таких теоретиков и добивался того, что испытанные мною самолеты шли в производство. И они достойно несут свою боевую службу...»

Выпуская в жизнь великолепную машину Н. Н. Поликарпова в 1935 году, Чкалов привел в восхищение специалистов и зрителей своим длительным полетом вверх колесами.

Экземпляр этого самолета поставлен на вечное хранение в музей В. П. Чкалова.

Николай Николаевич Поликарпов очень ценил Чкалова. Он всегда за него тревожился. Ведь первый полет необычайно волнует каждого, кто принимал хоть какое-нибудь участие в строительстве самолета. Вот испытывается самолет ВИТ-1 — воздушный истребитель танков с двумя пушками Б. Г. Шпитального. Самолет стремительно набрал высоту, легко оторвавшись от земли. По напряженному, сразу покрасневшему суровому лицу Поликарпова было видно, как он переживает, пока Чкалов, рискуя жизнью, испытывает машину. Но вот Чкалов приземлился. Сдерживая радость, Николай Николаевич встречает смелого испытателя. Он молча обнимает и целует Валерия Павловича.

За прекрасную испытательную работу Серго Орджо-

никидзе, народный комиссар тяжелой промышленности, наградил В. П. Чкалова легковой автомашиной производства Горьковского автомобильного завода.

2 мая 1935 года был назначен авиационный парад. На аэродром приехали члены правительства И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов, Г. К. Орджоникидзе. Лучшие наши конструкторы и летчики выстроились для встречи. Народный комиссар обороны К. Е. Ворошилов представил Валерия Павловича Сталину. Иосиф Виссарионович поздоровался с Чкаловым и, внимательно вглядываясь в него, спросил, берет ли он с собой в полет парашют и пользуется ли им. Валерий Павлович на это ответил, что он прежде всего бережет машину, так как это достояние государства. На самолет затрачиваются большие средства, и его надо беречь.

— Я признаю парашюты, но предпочитаю обходиться без них.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины. Надо обязательно пользоваться парашютом, если есть в этом нужда,— сказал И. В. Сталин.

Валерию Павловичу предложили показать фигурные полеты. Он с радостью запустил мотор и взвился в воздух. Он старался проделать сложные фигуры особенно красиво и легко. Своим полетом он хотел выразить глубокую признательность за то доверие, которое ему оказали руководители партии и правительства. А 5 мая 1935 года по представлению С. Орджоникидзе Указом ЦИК СССР В. П. Чкалова и главного конструктора Н. Н. Поликарпова наградили орденами Ленина.

В представлении было сказано: «Конструктор авиационного завода товарищ Поликарпов Н. Н. является одним из способнейших работников нашей авиации. Им сконструированы И-15, И-16. Оба самолета, как известно, приняты на вооружение.

Летчик Чкалов В. П. ведет испытание этих новых истребителей и считается одним из лучших летчиков.

Я прошу наградить орденом Ленина конструктора завода Поликарпова Н. Н. и летчика Чкалова В. Пав.».

Этот орден Валерий Павлович называл «выстраданным». Ведь так много было пережито и выстрадано...

Еще одно радостное событие произошло в нашей семье в эти дни. 10 мая у нас родилась дочь, которую мы назвали Валерией в честь отца. Мне хотелось этим

отметить такое большое событие в нашей жизни. Из родильного дома Валерий Павлович сам вез меня с ребенком. Он вел машину необычно медленно и очень осторожно, и когда я спросила, почему он едет так тихо, он ответил: «Очень волнуюсь, руки дрожат... Подумай, ведь я везу такое бесконечно дорогое мне маленькое существо». Он очень любил детей и всегда мечтал о большой семье...

Наряду с испытательной работой на заводе Валерий Павлович нес большую общественную работу. Он первый поднял вопрос об организации летной школы при аэроклубе завода, добился получения списанного самолета У-2, который был отремонтирован силами учлетов. Обучение велось без отрыва от производства.

Учениками Валерия Павловича были конструкторы Н. Н. Поликарпов, А. А. Дубровин, В. К. Таиров и многие другие. Валерий Павлович относился к этим занятиям очень серьезно, отдавал им много сил. В любую погоду он бывал на аэродроме. Летом рано утром с 6 часов или после работы до захода солнца. Благодаря усердию, большой энергии, которую затрачивал на это дело Валерий Павлович, все учлеты успешно сдали экзамены при Центральном аэроклубе. Валерий Павлович считал, что конструкторам очень важно почувствовать самолет в воздухе, полетать на нем, чтобы строить такие самолеты, какие нужны советским летчикам, нашей авиации.

Мы жили напротив аэродрома. И я могла видеть, как Валерий Павлович летал. Я всегда безошибочно отличала его самолет среди других. У него был свой, особый почерк в полете.

При испытании новых машин летчик может попасть в очень сложные, тяжелые ситуации. Не раз Валерий Павлович был на волосок от смерти. Но его редкое самообладание, выдержка, изумительное мастерство и знание машины всегда помогали ему выходить победителем. Эту уверенность в победе он вселял и в меня. Я глубоко верила ему и знала, что он настолько опытный летчик, что с ним ничего не может случиться, если это будет зависеть только от него...

Когда я ожидала второго ребенка, Валерий Павло-

вич предложил мне поехать отдохнуть к моим родным в Ленинград. Там я пробыла около месяца и вернулась в Москву.

Но для него это время было не таким безоблачным: произошла авария, о которой я ничего не знала. Вообще о своих тяжелых полетах он не всегда мне рассказывал.

Приехав в Москву, я увидела фотографию, на которой Валерий Павлович запечатлен с перевязанным лбом.

— Что случилось?— спросила я.

Он шутливо ответил:

— Ничего не случилось, шел по лестнице и задел за угол...

Но я понимала, что это не так. Я сказала, что не хочу хранить таких воспоминаний, и сняла карточку со стены. Но и после этого он ничего не сказал мне. И только недели через две я узнала от соседей по дому, что у Валерия Павловича была очень серьезная авария. Меня охватил ужас при мысли, что я могла потерять его... Вернувшись домой, я сразу же повесила фотографию на прежнее место. Валерий Павлович, увидя это, улыбнулся, поняв, что я узнала обо всем случившемся. Но опять ничего не сказал.

Жизнь была полна волнений, тяжелых раздумий. Ведь испытание новой машины, только что вышедшей из производства,— самая рискованная и ответственная задача. Но я ничем не выдавала своих волнений. Я обязана была охранять его покой.

Вспоминаю еще случай, когда Валерию Павловичу пришлось очень трудно в полете. Для того чтобы ликвидировать в машине неполадку, которую он обнаружил в воздухе, ему пришлось набрать высоту и отпустить управление. Машина падала произвольно без управления. Исправив неполадку, он выровнял машину и благополучно приземлился.

В один из первомайских парадов он выручил летчика из беды. Машины возвращались с парада. Все они благополучно приземлились, но одна беспомощно кружилась над аэродромом: не выпускалось шасси. Скоро взвилась ввысь маленькая красная машина и приблизилась к той, которая осталась в воздухе. Это Валерий Павлович шел на выручку. Он показал летчику,

как нужно сделать посадку, и самолет благополучно приземлился. Он знал, что нужно делать в этом случае, потому что сам попадал в такое положение и всегда выходил победителем.

За свою летную жизнь Валерий Павлович испытал много самолетов. В должности летчика-испытателя он нашел себя. Главный инженер завода Павел Павлович Успасский рассказывал, что он не только искусно водил самолет в воздухе, он сливался с ним в воздухе, он чувствовал воздух, чувствовал реакцию самолета на вихревые потоки. Он был хозяином, полным хозяином полета в воздухе.

Летчик Анатолий Серов, очень любивший Чкалова, рассказывал о нем: «Полет, который я видел, поразил мое воображение. Беспрерывным каскадом чередовались разнообразнейшие фигуры: мертвые петли, иммельманы, бочки, перевороты, крутое пикирование, свечи и восходящие штопоры. Фигуры выполнялись безукоризненно, четко и чисто и в то же время они не были отдельными, как бы случайными фигурами. Логически плавно, без рывков, именно как необходимость следовала одна фигура за другой. Чувствовалось, что в этом беспрерывном потоке были строгий смысл и цель. Это был классический образец высшего пилотажа. И тогда я впервые понял, что есть летное искусство, такое же, как искусство великого артиста, художника, виртуоза музыканта, и в этом искусстве есть свои ученики, подмастерья и мастера своего дела и что в этот раз мы наблюдали величайшего мастера летного дела. Мы были поражены, возбуждены, наши глаза блестели, но среди нас была полная тишина, каждый боялся сказать слово, чтобы не отвлечься хоть чем-нибудь и не пропустить ни одного момента. Подлинное искусство всегда покоряет и очаровывает. Мы любили Чкалова и гордились им, втайне каждый из нас стремился ему подражать, но где же, ведь еще Кузьма Прутков сказал: «Невозможно объять необъятное». Слишком велика и могуча и многообразна была натура этого человека. Он являлся классическим образцом многообразия русского человека».

На машинах, которые были испытаны Чкаловым, можно было летать спокойно. Это летчики хорошо знали. Иван Андреевич Данилов вспоминает: «...Я был пе-

реведен из летчиков-разведчиков в истребительную эскадрилью. Распрощавшись со своим Р-1, я пришел в ангар истребителей. Командир дал право выбирать любой самолет из свободных и запасных. Я был в затруднении, не знал, на какой машине остановить свой выбор.

Неожиданно в ангар вошел Чкалов. Поздоровались, поговорили о новостях. Узнав, что я подбираю себе самолет, Валерий Павлович сообщил, что на днях он отбывает из эскадрильи, а потому советует взять его машину. Улыбнувшись, добавил:

— Будь спокоен, она все выдержит,— и, стукнув кулаком по консольной части крыла, обратил мое внимание на другое, противоположное. Оно повторило в точности вибрацию первого крыла...— Я на этом самолете,— продолжал Валерий Павлович,— порядочно летал и нагрузки ему давал достаточные.

Так я выбрал самолет В. П. Чкалова. Сделав несколько ознакомительных полетов, я получил задание идти в зону на выполнение фигур высшего пилотажа. При моей попытке делать фигуру, безобидную для опытного истребителя, но трудную для начинающего («бочка» — двойной переворот), машина начала скользить. Высоты хватало, но, надо прямо сказать, почувствовал я себя неважно. Невольно мелькнула мысль: «А выдержит ли самолет?» И вслед за ней другая: «Выдержит! Машина-то Чкалова». И точно, спустя несколько секунд самолет пришел в равновесие. Опять, уже более спокойно, я пошел на повторение неудавшейся фигуры, учтя свою ошибку. И сколько ни летал потом я на этом самолете, меня никогда не покидала уверенность в его прочности, потому что он был испытан Чкаловым.

С тех пор прошло более тридцати лет. На протяжении своей долгой летной жизни мне нередко приходилось встречаться с теми, кто летал на истребителях, испытанных на заводах Чкаловым, пилоты всегда верили в машины, которые получали путевки в жизнь из рук Валерия Павловича».

После того как В. П. Чкалов стал работать на заводе, кончились наказания, гауптвахты, увольнения из армии. Все, за что он боролся, было просто необходимо летчику-испытателю. Жизнь это подтвердила.

ИСПЫТАНИЕ СЛАВОЙ

Валерий Павлович был беспокойным человеком. Он не останавливался на достигнутом и очень ответственно воспринял правительственную награду. Ему хотелось за эту награду отблагодарить новыми делами.

К этому времени к нам стал приходить Георгий Филиппович Байдуков. Я знала многих летчиков, товарищей Валерия Павловича, но его я раньше не встречала. Это был молодой человек среднего роста с большими карими глазами. Он пришел к Валерию Павловичу «поговорить». Посидели недолго. Валерий Павлович пошел проводить Георгия Филипповича и долго не возвращался. Я выглянула с балкона на улицу и заметила в сумерках их фигуры. Они ходили по аллее, оживленно разговаривая, может быть, спорили.

Когда Валерий Павлович вернулся домой, я его ни о чем не спросила.

Визиты Байдукова и совместные прогулки участились. Иногда к нам заходил еще один очень стройный молодой человек. Это был штурман Александр Васильевич Беляков. И снова «конспирация», снова тайные беседы. Скрывалось все от меня, вероятно, потому, что Валерий Павлович не хотел преждевременно причинять мне лишние беспокойства и волнения. Но ничего нет тайного, что не стало бы явным. Вскоре я узнала, что в 1935 году Байдуков был включен в экипаж Героя Советского Союза Сигизмунда Александровича Леваневского, который готовился к перелету через Северный полюс в США. На самолете АНТ-25 экипаж Леваневского поднялся со Щелковского аэродрома и взял курс на север. Над Ледовитым океаном в машине обнаружилась непонятная течь масла. Очень неохотно, выполняя приказ штаба перелета, экипаж повел воздушный корабль обратно.

После этой неудачной попытки правительство решило командировать экипаж Леваневского в США, чтобы приобрести там пригодную для дальнего перелета машину. Не веря, что в США имеются лучшие, чем наши, самолеты, Байдуков отказался от поездки за границу.

Идея перелета через полюс не покидала его. С этим он и пришел к Чкалову. Валерий Павлович тоже дав-

но уже мечтал о дальних полетах. Г. Ф. Байдуков считал, что лучшего, чем Чкалов, командира для полета через Северный полюс нельзя и выбрать.

— Так вот, говорю тебе прямо: давай-ка берись за это дело, а я буду твоим помощником. Вместе со штурманом Сашей Беляковым махнем через Северный полюс.

Чкалов оживился, загорелся. Они долго обсуждали свой будущий полет.

Прежде всего они обратились со своим проектом к наркому тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе. Тот поддержал экипаж и обещал им свое содействие. Он даже обещал им, что сам доложит правительству об их замысле.

Вскоре перелет на дальность был разрешен. Правда, для начала был утвержден несколько другой маршрут — не через Северный полюс, а над территорией страны до Петропавловска-на-Камчатке. Задуманный ими перелет через Северный полюс в США был временно отложен. Правительство решило, что рисковать жизнью людей, не зная метеорологических условий Северного полюса, оно не может.

Началась подготовка к перелету. Летчиков поселили вблизи аэродрома. Они были полны энтузиазма и поглощены большой работой по подготовке к этому ответственному делу. Обо всем остальном они временно забыли. Это была своеобразная творческая работа, и вполне естественно отрешение от всех «мирских» дел. Переживания, тревоги, страхи достались на долю жен. Кстати, нам даже не разрешили появляться на аэродроме при отлете. В период подготовки я, может быть, раз или два видела мужа. Он приезжал навестить семью и очень быстро возвращался обратно.

Особенно тщательны были последние приготовления к полету. Экипаж высоко ценил знания и опыт друг друга, но еще и еще раз проверял все, что должно было обеспечить успех полета. Девизом Валерия Павловича было: «В воздухе нет мелочей, все важно для успеха перелета».

День старта нам, близким, не был известен, но такой день наступил.

20 июля 1936 года! Ранним утром, когда чуть забрезжил рассвет, самолет вылетел в свой дальний бес-

посадочный рейс. Мы узнали об этом из сообщения по радио, когда наши мужья были уже далеко от Москвы. Провожали экипаж товарищи по работе, журналисты. Нам, конечно, было очень грустно, что мы не могли проводить своих мужей, но взлететь им надо было в спокойном, уравновешенном состоянии, а прощание с близкими всегда волнует.

Мы не отходили от репродукторов все последующие часы и дни. Сведения о перелете были частыми. Около газетных киосков толпился народ. Все делились впечатлениями, тревогами и восторгами. Имена трех летчиков были в те дни самыми популярными и не сходили с уст.

Где-то в глубине души шевелилось беспокойство: «Долетят ли?» А когда я слышала разговоры на улице, то слезы гордости, умиления и любви навертывались на глаза и рождалась какая-то удивительная уверенность: «Обязательно долетят!» Внутреннее состояние было очень напряженным. Перелет проходил в трудных метеорологических условиях. Экипажу пришлось пролететь большое расстояние в облаках, бороться с циклонами, лететь на большой высоте над неприступными горами Якутии. Дышать было трудно. Кислород надо было беречь для перелета над еще более опасным Охотским морем. Вечно покрытое туманами и облаками, оно действительно оказалось самым неблагоприятным участком пути. Пришлось лететь на высоте 6000 метров. Только на подступах к Камчатке прорвалась облачная пелена, и с самолета стали видны четыре корабля на морской поверхности. Эти корабли по распоряжению Советского правительства были готовы оказать помощь, если она понадобится летчикам.

На самом сложном участке полета экипаж получил по радио приветствие от партии и правительства: «Вся страна следит за вашим полетом. Ваша победа будет победой Советской страны. Желаем вам успеха. Крепко жмем ваши руки».

Эти слова удесятерили силы экипажа, вдохновили летчиков на преодоление всех трудностей. Полные благодарности, они продолжали полет.

Крайне неблагоприятная погода сопровождала летчиков на протяжении почти всего остального пути.

Дождь и туман застилали пространство. Видимость была очень плохой. Пришлось лететь над облаками. Но на большой высоте самолет стал обледеневать, окна затянулись слоем льда. Летчики решили пойти на снижение. Самолет летел теперь низко над водой, над гребнями волн бушующего моря. Становилось все темнее, а впереди, на пути в устье Амура, высились горы. В таких условиях невозможно было лететь над горами Приамурья. Летчики краткой радиограммой сообщили в Москву обстановку и получили приказание Серго Орджоникидзе: прекратить полет, приземлиться при первой возможности.

Вот как об этом пишет Валерий Павлович в своей статье «Наш полет», опубликованной 27 июля 1936 года в многотиражной газете «Менжинец» дважды орденоносного завода имени Менжинского:

«...Осматриваюсь. На острове Лангр нет площадки для посадки. Рядом увидел узкую полоску земли, которая оказалась островом Удд. Уже в сгустившихся сумерках обнаружили возможность посадить машину на этот островок.

Отдал приказание выпускать шасси. В самый последний момент передо мной открылся овраг с водой. Я успел дать газ, перетянул машину через овраг и сел на отмель, покрытую морской галькой».

Мы узнали об этом по радио: «Самолет благополучно сел на острове Удд».

Усталые летчики вылезли из самолета и, прислонившись к нему, несколько минут отдыхали с закрытыми глазами.

Прибежавшие местные жители, нивхи и русские, вначале настороженно присматривались к экипажу, но, убедившись, что это советские летчики, бурно выразили свою радость и бросились укреплять самолет. Казалось, что здесь, на отдаленном острове Охотского моря, не приходится рассчитывать на помощь с материка. Но не прошло и нескольких часов, как сюда прибыли десятки людей на самолетах, катерах и пограничных судах. Все хотели быть чем-нибудь полезными летчикам. К месту посадки вылетели инженеры, корреспонденты газет. Ежедневно приходили на остров сотни приветственных телеграмм от граждан нашей необъятной Роди-

ны. Победа летчиков была воспринята всей страной как победа нашего социалистического Отечества.

Все газеты, радио полны были сведениями и рассказами о перелете. С газет не сходили портреты летчиков, с ними на фотографии часто можно было видеть радушное, приветливое лицо русской женщины Фетиньи Андреевны с острова Удд, которая оказала теплый прием экипажу и стала очень популярна в эти дни.

24 июля экипаж АН-25 получил из Москвы приветствие руководителей партии и правительства. В тот же день Центральный Исполнительный Комитет постановил присвоить Чкалову, Байдукову и Белякову звание Героя Советского Союза.

Летчики совершили сложный и очень трудный перелет. Но обратный путь, как они шутили, им показался тяжелее. Подробности они рассказали позднее, а пока мы знали, что им пришлось садиться в Красноярске, Омске и других городах. Везде их торжественно встречали, везде организованы были митинги.

В те дни наша квартира стала центром притяжения для журналистов, фотокорреспондентов. Нас фотографировали по нескольку раз в день. И если бы было возможно, то активные корреспонденты взяли бы, вероятно, интервью и у моей годовалой дочки Лерочки, но, увы, она еще плохо говорила.

Все это нахлынуло как-то сразу, совершенно неожиданно. Нужно было все осознать, во всем отдать себе отчет, со всем справиться. Я только ясно поняла, как вырос Валерий Павлович, как раскрылись его способности.

Должна сознаться, что не легко мне было в эти дни. Мы готовились к возвращению летчиков и предстоящей встрече. Наша квартира превратилась в благоуханный цветник, буквально не закрывалась входная дверь и не умолкал телефон. Вместе с радостным волнением в голову приходили тревожные мысли. Я с тревогой в душе думала: каким вернется мой Валерий, как он воспримет разом нахлынувшую на него славу после стольких лет трудной жизни? Не испортит ли она его? Сумеет ли он понять все как надо? Я любила его, мне хотелось, чтоб он стал лучше.

Все мои опасения оказались напрасными. Он вернулся в ореоле славы, но, как всегда, скромным и про-

стым. О нем очень правильно сказал в своих воспоминаниях Герой Советского Союза летчик и писатель М. Л. Галлай: «Чкалов успешно выдержал одно из труднейших человеческих испытаний, перед лицом которого не устояло немало видных личностей, — испытаний славой».

...Наступил день, когда самолет АНТ-25 должен был сесть на московский аэродром. Мы спешили. Дорога была заполнена людьми. Не всегда легко было проехать даже машине. Все это напомнило праздничную демонстрацию народа, который был охвачен гордостью за своих героев, за свою Родину.

По мере приближения к Москве летчики все больше волновались. Навстречу героям из столицы вылетела эскадрилья приветствовать их.

«Нельзя описать, с каким сердечным волнением мы подлетали к Москве, — вспоминает Валерий Павлович.— На последнем этапе наша машина подверглась еще одному серьезному испытанию. Мы попали в болтанку. Я убедился, что АНТ, пожалуй, даже крепче, чем это полагают конструкторы. Я уже не говорю о моторе АМ-34, который работал без малейших перебоев в самых трудных условиях, попадая то в разреженный воздух, то в туман и дождь, то в жаркие слои воздуха» («Известия», 1936, 12 августа).

Вот наконец и Щелковский аэродром. Самолет плавно снижался. Машины с членами правительства направились прямо к самолету. Члены Политбюро встречали взволнованных летчиков как родных, передавая их из объятий в объятия.

Я напряженно всматривалась, стараясь увидеть Валерия Павловича. И наконец... Вот он идет в окружении руководителей партии и правительства. Внимательно вглядываясь в выражение его лица, я поняла, сколь неожидан для него был этот триумф. Он был растерян.

Митинг открыл Серго Орджоникидзе. Он сказал: «Три советских летчика на советском самолете, с советским мотором, построенным из наших материалов нашими инженерами, нашими рабочими, покрыли огромнейшее пространство в невероятно тяжелых условиях. Никогда еще в истории авиации не было такого перелета. Откуда у сына рабочего — товарища Чкалова, у

сына сибирского крестьянина — товарища Байдукова, у сына крестьянина — товарища Белякова это огромнейшее мужество, огромнейшая энергия, которые помогли преодолеть все препятствия? Эти энергия и мужество воспитаны в них нашей партией...»

Вслед за Серго Орджоникидзе выступил Климент Ефремович Ворошилов: «Нет сомнения, что это великая победа, этот подвиг наших летчиков является первым камнем в фундаменте того величественного здания, которое будет построено из новых, еще более замечательных побед и подвигов людей нашей славной Родины».

Третьим на митинге получил слово Валерий Павлович Чкалов. Впервые я слышала его как оратора, выступающего перед массой людей. Я уже не могу вспомнить подробно всю его речь, но она была взволнованной, полной любви к Родине и преклонения перед своим народом. В частности, в ней были такие слова: «Нас не трое, а тысячи, которые могут выполнить любой маршрут, который укажет правительство...»

Дорога с аэродрома на прием к наркому Серго Орджоникидзе была поистине триумфальным шествием. Наши машины засыпали цветами. Сквозь шум моторов слышались крики «ура!», имена и фамилии летчиков. С балконов и крыш разбрасывались приветственные листовки.

В эти дни в жизни Валерия Павловича произошло большое событие: в августе 1936 года решением Центрального Комитета партии он был принят в ряды членов партии. Валерий Павлович был среди тех немногих, которые приняты в партию непосредственно Центральным Комитетом.

Через несколько дней правительство чествовало наших героев в Кремле. В Грановитой палате стояли длинные, празднично убранные столы. Там были летчики, военные, конструкторы и знатные люди нашей Родины. Я была поглощена всем, что слышала и видела. Было как-то особенно просто, тепло и искренне весело. Это был поистине праздник! Валерий Павлович был безгранично счастлив. В своем выступлении он сказал: «Учеников хвалят за учителей. Если говорят обо мне хорошо, значит, это хорошее и о том, кто учил меня летать. А мой дорогой инструктор по московской

школе здесь. Вы его знаете. Это Александр Иванович Жуков». И Валерий Павлович показал на него. Жукову пришлось встать. Бурей аплодисментов приветствовали собравшиеся инструктора. Чкалов умел быть благодарным. Он не мог не поделиться своей славой с тем, кто учил его быть настоящим летчиком.

Усталые, полные незабываемых впечатлений мы вернулись домой.

...Перелет Москва — остров Удд имел огромное политическое и международное значение.

Валерий Павлович в своей статье «Наш полет» («Правда», 1936, 25 июля) писал: «Наш перелет показал, что для советской авиации нет предела в полетах ни по югу, ни по северу. Советские самолеты могут летать всюду и всегда... Мы летели не для личной славы. И я, и Байдуков, и Беляков являемся частицей единого 170-миллионного коллектива великой страны. Мы выполнили желание народа Советского Союза проложить Северный воздушный путь. Мы горды тем, что оправдали надежды своей Родины».

Газета «Менжинец» 27 июля 1936 года так отозвалась о перелете на остров Удд: «Командиру экипажа АНТ-25 Герою Советского Союза В. П. Чкалову. Рабочие, инженеры, летчики-испытатели, конструкторы, служащие завода им. Менжинского испытывают вдвойне радость победы, ибо наш завод — производственная родина Валерия Чкалова.

Валерий Чкалов — пример для нас знать в совершенстве свое дело, воспитать в себе мужество, бесстрашие, несокрушимую волю, способность к быстрой и безошибочной ориентировке, работать у станка или за столом с такой страстью и с таким воодушевлением, с каким Валерий Чкалов работает на самолетах в воздухе,— таково наше желание, такова наша потребность, таков наш социалистический долг.

Замечательная победа советских летчиков послужит новым толчком для каждого из нас к дальнейшему росту, к дальнейшему совершенствованию, к новому подъему стахановского движения на заводе, к новым производственным победам. (Письмо подписано 150 стахановцами и принято на заводском митинге 23 июля с. г.)».

Мировая печать восторженно писала о победе со-

ветской авиации и ее летчиках-героях. Интересны телеграммы и отзывы, поступившие из-за рубежа.

«Вашингтон, 25 июля (ТАСС). Комментируя беспосадочный полет советских летчиков, Чарльз Логсден, представитель Национальной аэронавтической ассоциации США, заявил: «Это действительно один из самых выдающихся полетов в истории авиации. Он показывает возможность дальнейшего беспосадочного полета и послужит улучшению самолетостроения во многих странах с целью наладить выпуск самолетов, обладающих достаточной мощностью и вместимостью горючего для совершения подобных полетов».

«США, Нью-Йорк, 24 июля (ТАСС). Полярный исследователь Стефансон заявил в беседе с корреспондентом ТАСС, что люди, имеющие отношение к авиации и полярным исследованиям, выражают величайшее восхищение перелетом тт. Чкалова, Байдукова, Белякова.

— Перелет,— заявил Стефансон,— показывает, что советские машины делают возможным арктические перелеты между Советским Союзом и США...»

В ПАРИЖ — НА АВИАВЫСТАВКУ

Началась беспокойная жизнь, насыщенная всевозможными встречами. Все хотели видеть героев. Им приходилось выступать на заводах, в редакциях газет, воинских частях, школах, клубах и парках и даже участвовать в судействе спортивных соревнований. Для непривычного человека все это было довольно утомительно, но Валерий Павлович старался побывать всюду, где его ждали...

В 1936 году во Франции открылась Всемирная авиационная выставка, на которой демонстрировался и наш советский самолет АНТ-25.

Экипаж легендарного АНТ-25 был приглашен в Париж. Несмотря на скверную погоду, экипаж прибыл на аэродром Ле-Бурже в точно заданное время. Валерий Павлович рассказывал, что инженеру Е. К. Стоману и технику В. И. Берднику пришлось разобрать машину, чтобы перевезти ее в выставочный зал, а на некоторых

улицах временно снять фонарные столбы, чтобы можно было провезти крылья самолета.

Комиссаром советского павильона на авиационной выставке был назначен Алексей Алексеевич Игнатьев, который служил в Париже в системе Наркомвнешторга. Валерий Павлович познакомился с ним при довольно оригинальных обстоятельствах. Об этом Алексей Алексеевич рассказал на траурном заседании, посвященном 8-летию со дня гибели Валерия Павловича:

«Однажды на выставку приехал французский маршал авиации. Посмотрел на наши маленькие истребители и заявил: «Это вы такие самолеты посылаете в Испанию?» Я говорю: «Нет, мы такие не посылаем, мы держим их тут, для дам, для парижанок выставляем. В Испанию посылаем много лучше». Послышались аплодисменты и смех. В зале находился широкоплечий коренастый человек. Это был Валерий Павлович Чкалов, тут же были М. М. Громов и другие летчики. Валерий Павлович повернулся ко мне, обнял своими сильными руками и поцеловал.

Он ни слова не понимал по-французски, но так как раздался смех и маршал ушел, он сообразил, что я здорово сказал. Он мне и говорит: «Здорово вы его, должно быть. Это мне понравилось!..»

Вот как вспоминает о первом пребывании наших летчиков в Париже работавшая в то время в Советском посольстве Мария Илларионовна Бурдина: «Меня вызвал к себе полпред СССР во Франции Владимир Петрович Потемкин и попросил организовать в клубе советской колонии встречу наших летчиков-героев. Мы задумали оформить клуб, изобразив на овальном стеклянном потолке клуба трассу перелета. Но художники еще не окончили работу когда раздались крики: «Идут! Идут!»

Первым в клуб вошел Чкалов: коренастый, широкоплечий, с веселым, открытым лицом, приветливой улыбкой на мужественном лице.

Заметив наше смущение, он спросил:

— Что у вас здесь творится?

И стал внимательно рассматривать рисунки, отмечать неточности в описании трассы.

А потом Валерий Павлович с увлечением рассказывал собравшимся соотечественникам о перелете.

Мне было поручено сопровождать героев во время их знакомства с Парижем.

Я заметила, что Валерия Павловича очень мало интересовали дансинги с шумными джазами, равнодушен он был и к модным магазинам, спокойно проходил мимо шикарных витрин элегантной рю де ла Пэ.

А вот у Эйфелевой башни, обратив внимание на нижнюю часть этого грандиозного сооружения, сказал: «А хорошо бы пролететь над Эйфелевой башней... Я бы смог!»

Не стремился он и во французские рестораны, а, улыбаясь, просил меня: «Свари-ка щей русских, охотно приду поесть».

Интересно было наблюдать Валерия Павловича на официальных приемах в полпредстве СССР, в Министерстве авиации Франции.

Беседуя со знаменитыми учеными, дипломатами, военными, Валерий Павлович держал себя с большим достоинством, тактом, выдержкой.

Его выступления в Париже произвели большое впечатление. Парижане восторженно его встречали».

15-я Международная авиационная выставка открылась в Париже. 25 ноября 1936 года. На ней были представлены самолеты Франции, Англии, Чехословакии, Польши, Германии. Но АНТ-25 пользовался самым большим успехом. Всем хотелось увидеть легендарный самолет и особенно летчиков-героев, которые представляли на этом многонациональном форуме флагмана советского самолетостроения. Пьер Кот, министр авиации Франции, говорил, что французские летчики и французская авиация празднуют успех авиации СССР.

В этот день был банкет. Нужно было быть во фраке или смокинге.

Валерий Павлович все расспросил, узнал, как в таких обстоятельствах себя держать. Он хотел, чтобы советский человек был за границей на высоте и ничем себя не сконфузил.

Чкалов пришел на банкет в смокинге. Сын волжского котельщика держал себя как истый парижанин. Это был человек, который везде был на высоте, человек с природным тактом и волей...

Уже в Москве Валерий Павлович, вернувшись однажды с работы, сказал мне:

— Сегодня к нам придет граф.

Я очень удивилась и спросила:

— Где и какого ты графа разыскал?

— А вот увидишь.

Спустя некоторое время раздался звонок, и к нам вошел высокий, статный человек. Это был Алексей Алексеевич Игнатьев, автор книги «50 лет в строю». Во время первой мировой войны 1914 года он был военным агентом русского правительства во Франции и жил в Париже.

Алексей Алексеевич неоднократно бывал у нас. Он был обаятельным, добрым человеком, остроумным и веселым рассказчиком.

С семьей Игнатьевых я встречалась и после гибели Валерия Павловича. Не раз я бывала у них вместе с семьей народного артиста СССР Бориса Николаевика Ливанова.

Алексей Алексеевич показал мне фотокарточку, которую подарил ему Валерий Павлович, и прочитал надпись на ней: «Все ценное, что имеет земля,— это человек. Вот почему человеку и хочется оставить память о себе.

Советский Союз ценит человека без различия его прошлого, но требует настоящего, честного труда и любви к человеку. Примите же мои симпатии и пр.»

МОСКВА — СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС — США

Зима прошла в ежедневной работе по испытаниям самолетов и в выступлениях на предприятиях, заводах, в школах, клубах. На этих встречах с Валерием Павловичем часто бывала и я. Я видела, как внимательно его слушали люди. Чкалов умел общаться с аудиторий, всегда учитывая ее запросы, интересы.

Но уже мысль о новом перелете через Северный полюс не покидала трех мечтателей. Снова участились их встречи, беседы, обсуждения. И в результате — обращение в правительство с просьбой разрешить перелет. Разрешение было получено, и летчики снова поселились на аэродроме.

Не зная точно о дне вылета, я поехала в Щелково вечером, рассчитывая на то, что сейчас Валерий Павлович должен быть свободным и можно будет повидать его, поговорить.

Каково же было мое удивление, когда я узнала, что уже завтра они улетают, а сейчас спят и их нельзя беспокоить. В душевном смятении я уехала домой.

Улетели... Опять томительные часы и дни ожидания.

Сведения о перелете я получала из штаба перелета. С волнением ждала этих сообщений.

После 63-часового пребывания в воздухе, преодолев ледяные неизведанные пространства, находясь в кабине самолета в полусогнутом состоянии, наши летчики благополучно приземлились на американской земле.

В своей книге «Наш трансполярный рейс» Валерий Павлович пишет: «Мы над Баренцевым морем. Внизу мелькнуло какое-то судно. Я укутался потеплее и заснул.

Проснулся от толчков. Это Байдуков просит смены. Пришлось проститься с ложем, спальным мешком и ползти к штурвалу...»

В 1938 году, рассказывая делегатам Горьковской партийной конференции о перелете через Северный полюс, Валерий Павлович говорил: «Пароотводная труба для радиатора замерзла. Смотрим в бачок, а воды в нем нет. Как выйти из положения? Вылили в бачок чай, кофе, какао и другие жидкости. Вся эта смесь и пошла в радиатор. На этой смеси и долетели... В общей сложности у нас получилось 40 часов полета на высоте в пять тысяч метров. А запаса кислорода было только на восемь часов. Можете себе представить, какие трудности испытывал экипаж, летевший тридцать два часа без кислорода на такой высоте».

В музее В. П. Чкалова на его родине в ангаре стоит краснокрылый самолет АНТ-25, на котором впервые в мире был совершен беспосадочный перелет через Северный полюс из Москвы в Соединенные Штаты Америки. Фанера, полотно, тонкий дюраль... А техника изготовления?!

— И на этой машине летчики продержались в воздухе более шестидесяти трех часов в тяжелых метео-

рологических условиях?! — обычно спрашивают молодые посетители музея.

Летчик-космонавт Г. Титов, посетив музей после своего полета в космос, оставил 22 июня 1962 года в книге отзывов такую запись: «...Вот этими великими подвигами и проложили советские люди первые дороги в космос.

Своей работой, своим самоотверженным трудом создали они условия для нас, для нашего поколения, дали нам возможность подняться в космос».

...Перелету через Северный полюс предшествовали такие события.

Советское правительство решило осуществить комплексное освоение Севера и изучение его метеорологических условий. 22 марта 1937 года вылетела экспедиция в составе четырех основных и одного разведывательного самолета. Экспедиция должна была долететь до Северного полюса и оборудовать на дрейфующем льду полярную станцию. 21 мая были высажены четверо отважных зимовщиков дрейфующей полярной станции «Северный полюс» и начали свою работу. Это были Иван Дмитриевич Папанин, Петр Петрович Ширшов, Евгений Константинович Федоров и Эрнст Теодорович Кренкель.

Кроме того, нужно было наладить связь с Америкой, с многочисленными пунктами по пути следования советского самолета. Все станции Наркомсвязи и Главсевморпути, а также станции Канады и Северной Америки следили за самолетом. Был разработан детальный план оказания помощи в случае вынужденной посадки. Самолетам и ледоколам поблизости от маршрута перелета было дано распоряжение находиться в полной готовности. Полярные радиостанции должны были беспрерывно принимать позывные самолета.

Как первый перелет — на остров Удд, так и второй — через Северный полюс в США — протекали в трудных условиях: туманы, циклоны, обледенение, кислородное голодание... Тяжелая борьба с обстановкой в природе очень осложняла перелет, но машина уверенно шла вперед и бесперебойно работал мотор. Экипаж был спокоен за материальную часть. Но главное — доверие и задание Родины они должны были оправдать во что бы то ни стало. Чкалов говорил: «Луч-

ше умереть, чем не выполнить задание Родины».

С большим волнением экипаж самолета приближался к полюсу. Где-то внизу, на льдине, находились Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов. «Как хотелось бы сбросить приветственный вымпел, покачать крыльями в виде молчаливого салюта», — пишет в своей книге Валерий Павлович.

А Папанин записал в своем дневнике 18 июня: «Необычайно напряженный день. Всю ночь напролет Эрнст (Кренкель. — *О. Ч.*) дежурил на радио, следил за полетом Чкалова. В 5 часов утра Теодорыч (Кренкель.— *О. Ч.*) зашел в палатку и сказал, что Чкалов находится на полпути между островом Рудольфа и полюсом. Мы встали. Через некоторое время я услышал шум мотора и закричал:

— Самолет, самолет!

Женя (Федоров. — *О. Ч.*) выскочил на улицу — ничего не видно! Но тут же прибежал обратно и кричит мне через дверь:

— Да, это Чкалов, но самолета не видно, сплошная облачность! Мотор слышу отчетливо...

Все выскочили. Послали тысячу проклятий облакам. Когда не надо, на небе ясно, а вот в этот самый дорогой для нас момент все закрыто облаками. Мы так надеялись, что Чкалов увидит нашу станцию... и сбросит нам хоть одну газету, а может быть, и письмо из дому. Ведь мы их так ждали!»

Пролетели Северный полюс. Беляков сообщил в эфир: «Все в порядке! Перелетели полюс, попутный ветер, льды, открытые белые ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое, высота полета 4200 метров».

«Мы летим дальше, — пишет Чкалов, — к полюсу неприступности. Здесь еще не было самолетов. Нам предстоит пересечь этот загадочный полярный бассейн...

Смотрю за борт. Какая величественная картина, какие льды! Картина вечных льдов может быть описана только большим художником слова, который нашим богатым русским языком мог бы передать все величие суровой Арктики. Но нам наблюдать за красотой открывшегося несравненного зрелища мешает управление самолетом».

Несмотря на все трудности, которые пришлось пе-

режить, бодрость и вера в благополучное завершение полета не покидали экипаж.

Полет был закончен 20 июня в 16 часов 30 минут по Гринвичу, или в 19 часов 30 минут по московскому времени.

Самолет приземлился на военном аэродроме города Ванкувера.

Итак, нашими советскими летчиками была открыта кратчайшая дорога через Центральную Арктику, связывающая СССР и США.

Первым представителем американских властей, который встретил летчиков, был военный комендант аэродрома — генерал Маршалл. Он увез летчиков к себе домой, чтобы дать им возможность привести себя в порядок — вымыться, отдохнуть. Самым сложным оказазалось переодеться. Ничего, кроме летной одежды, у них не было. Благодаря заботам генерала Маршалла в дом было доставлено все необходимое. Наш полпред А. А. Трояновский, прилетевший из Сан-Франциско, разбудил отдыхающих летчиков.

В доме генерала Маршалла был устроен торжественный прием.

Отовсюду шли телеграммы, поздравления... Огромную радость испытал экипаж, когда была получена телеграмма от руководителей партии и правительства:

«Горячо поздравляем вас с блестящей победой. Успешное завершение героического беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки вызывает любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза. Гордимся отважными и мужественными советскими летчиками, не знающими преград в деле достижения поставленной цели».

Полет в Америку имел колоссальное значение не только как показатель исключительных достижений советской авиации и демонстрация мужества советских летчиков — он способствовал сближению двух великих стран.

Трудно передать восхищение, вызванное в мире перелетом через Северный полюс в Америку. Для тех дней это была необычайная сенсация, подобная появлению первого спутника Земли или первому полету в космос Юрия Гагарина. Президент США Франклин Делано Рузвельт прислал в Портленд приветственную

телеграмму: «Я с огромной радостью узнал об успешном завершении первого беспосадочного полета из Советского Союза в Соединенные Штаты. Умение и дерзость трех советских летчиков, блестяще выполнивших свою историческую задачу, заслуживают высочайшей похвалы. Пожалуйста, передайте им мои сердечные поздравления». Затем он принял летчиков в Белом доме. Был очень приветлив, поздравлял, шутил, и наши летчики, в свою очередь, выразили ему свою признательность за прием и благодарность за содействие и помощь со стороны США во время перелета. На торжественном обеде, устроенном Клубом исследователей и Русско-Американским институтом исследователей Арктики 30 июня 1937 года, Чкалов произнес речь, в которой сказал, что они, три советских летчика, вылетая из Москвы в Америку, на крыльях своего самолета несли привет и дружбу от советского народа великому американскому народу. Ни циклоны, ни обледенения не могли их остановить, ибо они выполняли волю своего народа.

Чкалов, Байдуков и Беляков расписались на знаменитом глобусе, на котором уже были подписи Фритьофа Нансена, Руала Амундсена и других.

Перелет нашел широкий отклик в американской прессе. Все газеты помещали статьи, корреспонденции, подробные отчеты о перелете, удовлетворяя законный интерес своих читателей к этому необычному перелету.

«Покрыв свыше 5500 миль по самому неизведанному и опасному маршруту, который только можно найти на земном шаре (если не считать ледяных и пустынных районов Антарктиды), пробившись через Северный магнитный полюс и преодолев связанные с этим навигационные трудности, Чкалов и его спутники осуществили трудный и блестящий подвиг»,— писала «Нью-Йорк геральд трибюн».

Линкольн Эллсуорт, известный полярный исследователь, прислал телеграмму: «Я приветствую трех великих летчиков. Трансарктический воздушный полет в настоящее время является свершившимся фактом. Смелость и храбрость советских летчиков являются непревзойденными».

Что же произошло? Когда эта страна успела вырастить первоклассных пилотов и штурманов, первоот-

крывателей небывалых воздушных путей? Откуда в Советской стране такая могучая авиация? — спрашивали американцы.

В прогрессивной американской прессе появился ответ: «...Через Северный полюс к нам прибыло осязаемое доказательство существования нового, социалистического, общества... Двадцать лет прошло с момента победы в 1917 году. Эти двадцать лет были наполнены ложной информацией о СССР. Но сейчас пробита брешь... Полет через Северный полюс, осуществленный сынами рабочего класса, вызывает новый рой мыслей в умах миллионов американцев...» — писала журналистка Женевьева Таггард.

Газета «Окленд трибюн» поместила статью адмирала Ричарда Бирда, который охарактеризовал полет как «непревзойденный в истории авиации». Бирд понимал трудности этого полета, так как был единственным человеком, который до этого летал к Северному полюсу в 1926 году и к Южному полюсу — в 1929 году. Статья Бирда заключалась такими словами: «Это великолепное свидетельство замечательного прогресса, которого добилась Россия в отношении технического состояния авиации и обучения летного состава. Я посылаю свои поздравления и наилучшие пожелания всем, кто принимал участие в подготовке и осуществлении этого полета».

Состоялся массовый митинг рабочих Нью-Йорка, организованный редакцией журнала «Советская Россия сегодня». За 3 часа разошлось 10 тысяч пригласительных билетов. Советские летчики были встречены бурей аплодисментов. Все поднялись с мест. Раздалась мелодия «Интернационала».

Слово представителя было обращено к летчикам:

«Как товарищей приветствуем мы Чкалова, Байдукова и Белякова. Мы любим их за то, что они помогли нам лучше узнать Советский Союз. Они не только победители арктических просторов, но и носители человеческой правды...»

Зал бушевал. Возбужденные люди вскакивали с мест, трибуну засыпали цветами.

Подняв над головой руки, Чкалов просил тишины:

«Друзья, товарищи наши! Мы, три летчика, вышедшие из рабочего класса, можем работать и творить толь-

ко для блага трудящихся. Мы преодолели все преграды на пути, и наш успех — это достояние рабочего класса всего мира...

...Любовь к Родине, преданность идеям коммунизма, стремление к общечеловеческому счастью — вот что делает наш народ непобедимым».

В разных городах Америки — в Портленде, Сан-Франциско, Вашингтоне, Нью-Йорке и других — с восторгом встречали наших летчиков, велик был интерес к ним, к их делам.

Валерий Павлович в своей книге «Наш трансполярный рейс» рассказывает о том, что жители Ванкувера в память перелета решили воздвигнуть памятник на месте посадки трансполярного самолета. Был организован комитет под председательством Генри Расмуссена.

Комитет сообщал: «Интересно отметить, что колеса советского самолета коснулись земли, уже имеющей почтенную историю. Самолет остановился вблизи первого очага цивилизации в северо-западной части Соединенных Штатов, вблизи места рождения сухопутного, водного и воздушного транспорта великого Северо-Запада. На берегах реки Колумбии и в Ванкувере были построены первые шхуны, был спущен первый пароход и пролетел первый самолет.

Граждане Ванкувера и штата Вашингтон просят сделать место посадки транспортного самолета конечным пунктом будущей воздушной линии Москва — Северный полюс — Северная Америка».

После перелета через Северный полюс в Америку В. П. Чкалов вместе с Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым посетили Париж.

Валерий Павлович был в Париже уже второй раз. Вот как он вспоминал об этом: «14 июля пароход «Нормандия» увез нас из Нью-Йорка, и 19 июля мы прибыли в Гавр — северный порт Франции. В первый же день пребывания на пароходе о нас знали уже все пассажиры судна. Капитан парохода ознакомил нас с управлением этого самого большого в мире пассажирского парохода. Это мне было особенно интересно, ведь я когда-то работал кочегаром на волжском пароходе.

В Париже на вокзале нас встретила огромная толпа

парижан. Общество друзей СССР организовало нашу встречу с трудящимися Парижа. Раздавались возгласы: «Да здравствует Советский Союз!» Стол президиума, за которым мы сидели, превратился в цветочную гору. Генеральный секретарь общества Гренье свою приветственную речь закончил под бурные аплодисменты присутствующих. А неустанный борец за мир Вайян Кутюрье сказал: «В отличие от фашистской авиации, несущей с собой смерть и разрушения, советская авиация служит миру, на пользу всего человечества».

«С волнением мы посетили места, где жил и работал Владимир Ильич Ленин, — вспоминает Валерий Павлович. — Мы посетили пригород Парижа Лонжюмо, где Ленин организовал партийную школу, в которую партийные организации России командировали для обучения рабочих. Нам показывают небольшой домик в переулке, в мансарде которого жил Ленин. Мы возвращаемся в Париж через район Орлеан. Здесь на улице Орлеан был ресторан, где в 1909 году происходило расширенное заседание редакции газеты «Пролетарий», там же дом, где помещалась типография, где печатались большевистские газеты».

Писатель В. Катаев в повести «Маленькая железная дверь в стене» рассказывает о встрече в Лонжюмо с французским рабочим, который сообщил ему следующее:

«До войны сюда приезжал один ваш знаменитый советский авиатор. Красивый человек с широкими плечами, в очень хорошем костюме. Войдя сюда, он снял свою фетровую шляпу — в знак уважения к этому месту. И долго стоял молча. Этот русский большевик мне, признаться, очень понравился. Вы, наверное, его хорошо знаете. Его имя трудно для произношения: месье Чкалов, — с усилием произнес он.

— Так ведь здесь был Чкалов! — воскликнул я.

— Да. И он так же, как и вы, расспрашивал меня о Ленине и о его школе, но я ничего не мог ему сказать интересного, потому что я не политик, хотя и читаю «Либерасьон». «Либерасьон», конечно, не «Юманите», но все-таки... Для меня она достаточно левая. До свиданья, месье! Рад был оказать вам услугу...»

...В те дни, когда Валерий Павлович был в Париже, я в Москве переезжала на новую квартиру. Мне хо-

телось по возможности закончить устройство в ней к его возвращению. В один из наших телефонных разговоров я посоветовалась с ним, как лучше обставить нашу новую квартиру.

Думаю, что именно под впечатлением посещения домика, где жил Ленин, и знакомства с бытом, который окружал вождя, Валерий Павлович мне ответил, что в новой квартире должно быть уютно, тепло и скромно. Человек не должен быть рабом вещей, особенно летчик.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Наступило утро 26 июля 1937 года. Оно началось обычными повседневными заботами, но мысли, чувства — все было направлено на предстоящую встречу. В назначенный час я с сыном Игорем поехала на Белорусский вокзал. Тысячи москвичей вышли на улицы города. Главная магистраль — улица Горького — пестрит алыми стягами, транспарантами. В окнах и на балконах букеты живых цветов. Привокзальная площадь заполнена рабочими делегациями заводов и фабрик Москвы. Здесь же инженеры и техники, готовившие к полету АНТ-25: главный конструктор А. Н. Туполев, конструктор мотора А. А. Микулин, начальник штаба перелета В. И. Чекалов, Герои Советского Союза О. Ю. Шмидт, М. С. Бабушкин, М. Т. Слепнев, М. И. Шевелев и многие другие.

В 16 часов 13 минут поезд остановился у перрона. Улыбающийся машинист паровоза показывает рукой на последний вагон поезда. Гремит «Интернационал». В дверях вагона показываются Беляков, Байдуков, а за ними Валерий Павлович. Он успевает только обнять маленького Игоря и шепнуть мне на ухо: «Ты летела вместе со мной». Он пытается мне еще что-то сказать, но встречающие увлекают его за собой. Беспомощно оглядываясь, он покоряется этой буре восторга, приветствий, дружеских рукопожатий, поцелуев.

На привокзальной площади летчики поднимаются на трибуну. Отовсюду несутся восторженные возгласы, перекатывается «ура!». Валерий Павлович подходит к

микрофону. Я чувствую, как он взволнован. Это волнение передается и мне. Дождавшись, когда немного утихли аплодисменты, он ровным голосом сказал: «Здравствуй, родная страна, здравствуй, родная Москва! Мы счастливы и горды, что первыми проложили новый маршрут через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки.

Мы снова на Родине. Еще на первой пограничной станции нас тепло встречали наши славные пограничники. Больше месяца мы отсутствовали в нашей стране. Нам устраивали шумные овации — в Вашингтоне, Нью-Йорке, Париже, но первая встреча на родной земле с пограничниками для нас самая дорогая. Мы снова в Москве, нашей столице. Мы выполнили задание Родины, но на этом мы не успокаиваемся. Мы уже думаем о новых, еще более грандиозных маршрутах».

Последние слова его речи покрывает буря аплодисментов. Звучит «Интернационал».

Митинг окончен. Летчики садятся в автомашины, украшенные цветами, и направляются в Кремль. По пути — радостные лица, приветствия, аплодисменты...

...Прошло тридцать восемь лет. 23 октября 1974 года в газете «Правда» опубликована статья «Америка помнит Чкалова». Журналисты Василий Михайлович Песков и Борис Георгиевич Стрельников пишут: «...28 сентября из Сиэтла, примерно тем же курсом, каким в 1937 году летел знаменитый одномоторный АНТ-25, мы прилетели в Портленд... В Ванкувер и Портленд нас пригласили, чтобы мы убедились: тут помнят Чкалова и его спутников и хотели бы эту память увековечить. Есть план: где-нибудь над рекой Колумбия у оживленной дороги поставить монумент в честь событий июня 1937 года. «Это будет не только дань уважения героям, — сказали нам, — но и знак дружественного сотрудничества между народами Соединенных Штатов и Советского Союза.

В Портленде и Ванкувере очень хотят этого. И мы просим рассказать об этом советским людям».

...18 июня 1975 года. С московского аэродрома Шереметьево поднялся в воздух современный межконтинентальный лайнер Ил-62М и направился по тому же

маршруту, по которому был совершен легендарный перелет из Москвы через Северный полюс в США. На борту в качестве пассажиров были Г. Ф. Байдуков, А. В. Беляков и наш с Валерием Павловичем сын — Игорь Чкалов.

Они летели в Ванкувер, чтобы принять участие в торжественном открытии монумента в честь перелета советских летчиков в 1937 году. Тогда на перелет потребовалось 63 часа в тяжелых метеорологических условиях на самолете АНТ-25. А современный советский лайнер Ил-62М доставил их в Ванкувер за 10 часов 54 минуты, преодолев расстояние 9280 километров!

Монумент сооружен на средства жителей города. Это подлинно народный памятник героизму советских летчиков. Газета «Колумбия» писала:

«Все было в самом деле не просто.

Год был трудный... Предприятия в Ванкувере закрываются. Безработица — 15 процентов. Не очень хороший год, чтобы ставить монументы кому бы то ни было. И все-таки памятник подвигу русских летчиков есть! Простые люди и бизнесмены нашего города гордятся этим. И это — гордость не только Ванкувера. Миллионы американцев могут объединиться на этом празднике с 250 миллионами советских людей!»

«Советский народ не забудет тех огромных усилий, предпринятых жителями района Портленда-Ванкувера,— сказал посол Советского Союза в США А. Ф. Добрынин. — Этот монумент будет служить как выражение долгой и прочной дружбы между двумя великими народами, между нашими детьми и внуками... Настоящий монумент будет служить постоянным свидетельством дружбы между нашими великими народами».

А на приеме в Белом доме президент США Джеральд Форд, держа в руках копию бортового журнала АНТ-25, заявил, что исторический перелет через Северный полюс в Америку в 1937 году был знаменательным событием нашего века. «Весь мир был восхищен смелостью и мужеством советских авиаторов. Мы склоняем головы перед их мужеством и стойкостью»,— сказал он.

И вот в американском городе Ванкувере стоит монумент в честь знаменитого перелета советских летчиков. В четырехметровую арку, символизирующую воз-

душный мост, проложенный между СССР и США, вделаны мемориальные доски с изображением самолета АНТ-25, а также выдержек из газет «Правда» и «Известия» от 21 июня 1937 года, сообщавшими об окончании героического перелета. Стройные белоствольные березки, молодые тополя окружили гранитный монумент.

В Ванкувере парк, улица, музей названы именем Чкалова.

Доброе дело, которое сделали граждане Ванкувера, подтверждает стремление американского и советского народов к укреплению взаимного уважения и доверия.

Жители Ванкувера бережно сохранили драгоценные реликвии — сувениры, подаренные им советскими летчиками в 1937 году: клеенчатый мешок с надписью «Продукты № 34. Масло, грудинка, колбаса — на 3 человека. На 30 дней», коробка с папиросами.

— Это мне подарил Чкалов, — сказал седовласый человек, бывший адъютант начальника гарнизона Джим Хаттан.

Выступая на встрече в Ванкувере в 1937 году, В. П. Чкалов говорил: «Есть реки Колумбия и Волга, которые находятся на разных континентах, имеют различный нрав и характер, их берега окружают разные горы и леса, но они текут по одной и той же планете, не мешая друг другу, и в конечном счете являются элементами одного и того же океана.

Так и народы Советского Союза и США должны жить на земном шаре мирно и совместной работой украшать океан жизни человечества...

Мы летели на Север, через полюс, над льдами Центральной Арктики, над тундрой и горными хребтами Канады не для личной славы. Мы хотели показать всему миру возможности и силы советской авиации, мощь и технику Советской страны. Мы хотели умножить славу социалистической Родины, хотели сделать новый вклад в дело дружбы двух великих народов».

ВСТРЕЧИ, ВСТРЕЧИ...

Талантливые люди обычно тянутся друг к другу, обогащаются в общении и, наоборот, чахнут от любования собой, замкнувшись в себе.

В Москве, вблизи площади Маяковского, есть улица Медведева, названная так в память о партизане Медведеве. Прежде это был Старопименовский переулок. Здесь в подвале одного из домов был открыт клуб работников искусства. В открытии клуба активно участвовал Анатолий Васильевич Луначарский. Председателем был избран Феликс Яковлевич Кон, руководивший в то время Главискусством при Наркомпросе. Заместителями председателя были избраны Иван Михайлович Москвин и Валерия Владимировна Барсова.

И. М. Москвин считал, что клуб этот не должен быть клубом для «избранных». «Дайте мне возможность,— говорил он, — слышать и видеть в нашем клубе ученых, писателей, ударников фабрик и заводов, художников, музыкантов».

В клубе происходило много интересных встреч со знатными людьми, политическими деятелями, передовиками производства. Но особая дружба установилась у артистов с полярниками и летчиками. Огромный интерес вызывали в артистической среде встречи с одним из первых советских летчиков Б. Чухновским, с первыми Героями Советского Союза А. В. Ляпидевским, В. М. Водопьяновым, Н. П. Каманиным, В. С. Молоковым, М. Т. Слепневым, с известным комкором Я. В. Смушкевичем, со знаменитыми летчиками А. К. Серовым, В. К. Коккинаки, Валентиной Гризодубовой, Мариной Расковой и Полиной Осипенко, впоследствии ставшими Героями Советского Союза.

«Но едва ли не первым по своей популярности в этой плеяде авиационных и полярных звезд 30-х годов был Валерий Павлович Чкалов, — рассказывает в своей книге «Актеры без грима» Б. М. Филиппов. — Слава о его смелости, виртуозном мастерстве вождения самолетов, о его необычной судьбе, жизненных «падениях и взлетах» широко распространилась в народе и привлекла к нему горячие симпатии и со стороны творческой интеллигенции. Какие только легенды не рассказывались об этом самобытном сыне волжской земли!

Но, как правило, легенды оказывались былью. И то, что он летал, повернув самолет колесами вверх, и его полеты в вертикальном положении, и умопомрачительные штопоры, и невероятный пролет над Невой под аркой Троицкого моста. Все, все было чистой правдой, без частицы какого-либо преувеличения».

Валерий Павлович познакомился с И. М. Москвиным на одном из приемов после первого исторического перелета. Иван Михайлович был одним из тех, которые очень быстро притягивают к себе людей своей душевной манерой разговаривать. Он пригласил Валерия Павловича: «Приходите к нам в «кружок», в наш подвальчик. Я познакомлю Вас с Мишей Климовым, с Алексеем Толстым... Угостим Вас биточками «по-климовски». Михаил Михайлович мастак по этой части. Попросим, чтобы все было честь по чести. Ждем обязательно с супругой — Ольгой Эразмовной».

Валерий Павлович был очень прост с людьми, общителен и доступен каждому человеку даже в годы своей яркой славы. Он восхищался великими людьми без подобострастия. Его интерес к ним диктовался жаждой духовного общения. И талантливые люди тянулись к нему — их очень интересовала его личность.

Мы стали частыми гостями этого клуба работников искусств. Там мы познакомились с Алексеем Толстым, Демьяном Бедным, Н. П. Смирновым-Сокольским, В. И. Качаловым, С. М. Михоэлсом. Здесь же бывал и скульптор И. А. Менделевич.

В клубе мы часто слышали концерты классической музыки. Валерий Павлович очень любил ее. После перелета через Северный полюс он не искал в Америке вещи американского комфорта, а привез оттуда пластинки грамзаписей Второго концерта Рахманинова в исполнении автора, народные песни и арии в исполнении Шаляпина, симфонии Бетховена, произведения Чайковского.

Валерий Павлович преклонялся перед талантом пианистов Льва Оборина, Генриха Нейгауза. Генрих Густавович Нейгауз бывал в нашем доме, часто играл, и мне помнится выражение лица Валерия Павловича: глядя куда-то далеко вперед, он весь отдавался музыке...

Приведу еще строки из книги Б. М. Филлипова «Актеры без грима».

«Мне не раз приходилось наблюдать Валерия Павловича на клубных концертах и актерских творческих встречах. С каким сосредоточенным вниманием слушал он чтение В. И. Качалова, как неудержимо хохотал, не пытаясь сдерживать себя, когда В. Я. Хенкин выступал на клубной эстраде с рассказами Зощенко. И как живо реагировал, слушая родные волжские напевы в исполнении Лидии Руслановой. Валерию Павловичу нравилось также искусство кукольника Сергея Образцова... Характерной чертой великого летчика было его уважительное отношение к труду актеров. Совсем не шутя, он говорил, что настоящий актер, играя в спектакле, испытывает не меньшее нервное напряжение, чем он в самом сложном полете.

— Мне еще легче, чем вам, — говорил он Москвину, — потому что когда я летаю, то не вижу, к счастью, перед собой публики. Для меня выйти перед публикой, да еще разговаривать — труднее, чем сделать «мертвую петлю».

Для посетителей клуба, в особенности для молодых актеров, Чкалов был фигурой явно романтической... Всем было хорошо известно, с каким упорством и трудом пробивал этот могучий человек пути в небо.

Я помню, мы пригласили Валерия Павловича в клуб на торжественный вечер, посвященный празднованию Первого мая. Конечно, мы хотели видеть его в президиуме собрания. Но он пришел и забился в самый конец зрительного зала. Наша актерская публика заметила его и устроила овацию. Кто-то в зале крикнул: «Да здравствует Герой Советского Союза Валерий Чкалов!» Нужно было видеть, как реагировал на это наш почетный гость. Он даже рассердился:

— Напрасно вы так меня приветствуете. Не мне надо аплодировать, а народу нашему. Он питает нас, дает нам силу и волю к победе! Он дал нам крылья!

Правда, после этой чкаловской реплики аплодисменты не только не умолкли, но еще более усилились. Москвину стоило большого труда убедить Чкалова, чтобы он посидел в президиуме».

В клубе И. М. Москвин познакомил с Чкаловым артиста МХАТа Владимира Вячеславовича Белокурова,

который впоследствии воплотил образ великого летчика в фильме «Валерий Чкалов».

...Мне вспоминается один осенний вечер. Я ждала Валерия Павловича. На его звонок открываю дверь. Он учтиво пропустил вперед высокую женщину — это была Надежда Андреевна Обухова. В домашней обстановке за накрытым для чая столом мы непринужденно беседовали. Обаяние и скромность Обуховой помогли мне справиться со смущением, которое я испытала в первые минуты, увидев прославленную певицу. Надежда Андреевна по просьбе Валерия Павловича спела несколько русских народных песен. Незабываем ее неповторимо прекрасный голос, ее человеческое обаяние!

В нашем доме бывали писатель Ираклий Андроников, гитарист Иванов-Крамской, композитор Матвей Блантер, певец Павел Лисициан, актриса Алла Константиновна Тарасова и многие другие.

Вспоминаю, как Павел Лисициан, прознав, что кашель у детей может пройти, если их поднять в воздух, попросил Валерия Павловича «прокатить» на самолете его дочь. Много лет прошло с тех пор. Эта дочь стала профессиональной певицей.

Судьба столкнула нас с многими талантливыми, интересными людьми. Валерий Павлович привлекал их не только как летчик. Б. М. Филиппов выразил их мнение следующими словами: «И актеры, и писатели внутренне удивлялись, что этот молодой, но уже всемирно прославленный летчик, так хорошо знаком с литературой, театром, изобразительным искусством и так здраво и критически рассуждает по поводу различных явлений художественной жизни страны».

Вскоре после перелета по маршруту Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки была устроена встреча Чкалова с работниками искусства. Об этом в книге «Актеры без грима» Б. М. Филиппов пишет так: «Со свойственной ему скромностью Чкалов рассказывал о героическом перелете, говоря, главным образом, о своих друзьях — Байдукове и Белякове. Просто и скромно знакомил он с деталями полета, как будто бы все само собой подразумевалось и ничего особенного не произошло. А циклоны, которые пришлось преодолевать в воздухе, были обещаны еще в Москве

и «запланированы», «слепой полет» через стену циклона — тоже как бы простое, обыденное дело. Обледенение самолета — вполне естественно, только нужно «соблюдать меру». Недостаток кислорода приходится терпеть. Бывает и такое на большой высоте! Но все же это лучше, чем врезаться в горные хребты Кордильер. Вот так он повествовал с трибуны, этот удивительный человек, и все слушали его, затаив дыхание».

В. И. Качалов после гибели Валерия Павловича говорил: «Совсем недавно я видел Чкалова в необычайно веселом, приподнятом, жизнерадостном настроении. Мы беседовали с ним о нашем театре. Валерий Павлович проявлял к МХАТу живейший интерес. Он необычайно горячо реагировал на работу, на успехи нашего театр. С исключительным интересом он расспрашивал меня о спектаклях, о том, как мы создаем образы. Это был подлинный друг театра.

И мы ценили, любили Чкалова за эту дружбу».

Выступая на траурном заседании, посвященном 8-летию со дня гибели Валерия Павловича, артист С. М. Михоэлс сказал: «Мне пришлось немного раз видеть и встречаться с Валерием Павловичем. Все советские люди, советские интеллигенты, военные люди, рабочие — все знали о Чкалове. Все гордились Чкаловым. Все считали, что в успехах Валерия Павловича в какой-то степени участвует каждый из нас, и поэтому проявилось особое чувство гордости. Мы гордились им. Старшие гордились им, как сыном, ровесники — как братом, дети — как отцом. Так создавалась слава, так советские люди согревались особым чувством, когда говорили о Чкалове, когда видели Чкалова. Поэтому понятна была народная грусть, когда Чкалова не стало. Понятен был народный траур в те тяжелые дни, когда мы узнали, что Валерия Павловича нет.

Но о Чкалове знали не только у нас. Когда в 1943 году мне пришлось направиться в Америку (я летел не по так называемому чкаловскому маршруту, а кружным путем через Иран — Ирак — Египет), первый же американец задал мне вопрос: «Вы из Советской России? Вы знали Чкалова?» Имя Чкалова и там оставило какой-то неизгладимый след, им интересовались, что-то волновало людей, когда перед ними вставало ставшее мировым имя Чкалова, его образ. Что-то заставляло

людей возвращаться к мысли о Чкалове, когда они вспоминали величайший маршрут перелета.

То же самое было и в Англии и в целом ряде других стран. Невольно встает вопрос, что для этих людей Чкалов, что в нем возбуждает глубочайший интерес, почему мировое внимание останавливается на этом образе, что в нем замечательного.

Было бы неверно считать, что Чкалов себя увековечил лишь одними величайшими перелетами, одним словом, умением владеть машиной, что Чкалов — только гениальный летчик, который в совершенстве владеет своим истребителем. Вот это было бы неверно. Что в этом профессиональном умении сказалось? Сказалось чкаловское, его индивидуальное, лучшее, что есть в советском человеке!»

Артист Московского Художественного театра Борис Николаевич Ливанов в те годы жил в одном с нами доме. Вечерами он часто заходил к нам с женой — Евгенией Казимировной. Слушали музыку — произведения Чайковского, Римского-Корсакова, Штрауса.

Однажды Борис Николаевич привел к нам поэта Василия Васильевича Каменского — современника и друга Маяковского. Он стал часто бывать у нас и написал роман в стихах «Могущество», который посвятил Чкалову.

За два дня до трагической гибели Валерия Павловича Каменский и Ливанов были у нас. Как обычно, они слушали музыку.

Об этом вспоминает В. В. Каменский в письме ко мне: «...Валерий был богатырем земли Советской и жил, как поэт своей стихии, как сказочный мастер своего летного орлиного дела. Разве забыть, как дома у вас он, Валерий, нежно обняв меня, склонился над радиолой, поставил вальс Штрауса и сказал, что вот точно такой вальс он проделает в воздухе и меня повезет, чтобы я поверил.

...И когда собирался вместе с Вами ко мне рыбачить и охотой заняться, он говорил, что мы поплывем на плотах с баяном и станем читать стихи и петь...»

А Борис Николаевич Ливанов сказал: «Я часто думаю, чего у Чкалова было больше — мужества или нежности?»

Валерий Павлович очень любил театр, мы часто

слушали оперы в Большом, любили МХАТ и Малый театр, театр Вахтангова. Артисты ценили мнение Чкалова.

Как-то после посещения спектакля Московского Художественного театра Валерий Павлович заметил: «Чудесный театр! Любую постановку его можно смотреть по нескольку раз, и всегда найдешь в исполнении актеров новые, свежие краски. Каждый раз испытываешь волнение, получаешь неизгладимое впечатление».

Валерия Павловича покоряли простота и жизненная правда, звучащие со сцены Художественного театра.

Дважды смотрели мы, по желанию Валерия Павловича, спектакль А. Н. Островского «Горячее сердце», где ведущие роли исполняли И. М. Москвин и М. М. Тарханов, с которыми его связывала большая личная дружба. Эти актеры очень ценили тонкое понимание и восприятие Чкаловым искусства.

Теплая, взаимная дружба связывала Валерия Павловича и с народным артистом СССР Иваном Семеновичем Козловским. Вот что пишет о нем Козловский: «...Мужественная поступь, добродушный смех и сочный юмор — таким встает в памяти этот сильный, мужественный человек. Он был удивительно многогранен, и меня, как певца, поражало в нем умение понимать музыку, тонко чувствовать. Он очень любил оперу. Его можно было встретить на концерте симфонической музыки.

Вспоминается, как я и писатель Александр Евдокимович Корнейчук работали над постановкой на русской сцене оперы «Катерина» Т. Шевченко. Я напевал арии из опер, а Корнейчук редактировал текст. Публику представлял здесь Чкалов. Мы мучительно выбирали разные варианты текста и музыки, размышляли, сомневались. Последнее слово осталось за Чкаловым. Он сказал:

— Раз мне, волжанину, понятно и музыка доходит до сердца, не усложняйте, и другие поймут.

Мы прислушивались к его словам и верили ему».

Иван Семенович Козловский остался верен этой дружбе. И по сей день он большой друг нашей семьи. Каждый год в день памяти Чкалова он обязательно приходит в наш дом, вспоминает о Валерии Павловиче, поет. А однажды, когда нам было как-то очень груст-

но, он пришел, привез с собой музыкантов, певцов и устроил в кабинете Валерия Павловича целый концерт.

2 февраля 1974 года, когда страна отмечала 70-летие со дня рождения Валерия Павловича, И. С. Козловский, выступая на торжественном собрании, еще раз рассказал уже новому поколению о многогранности натуры Валерия Павловича, о его любви к искусству. Он вспомнил слова писателя Алексея Толстого о Чкалове: «Об этом волжском богатыре будут сложены былины и песни...»

Композитор М. Коваль написал ораторию «Валерий Чкалов» на текст поэмы В. Каменского. В начале оратории звучит лирическая распевная мелодия, воспевающая великую русскую реку Волгу, на берегах которой выросло много прославленных русских людей. В музыке звучит задумчивая мелодия о мечте юноши Чкалова подняться в воздух. А в последней части симфонический оркестр и большой хор рисуют картину безбрежных просторов Севера, снежные бури и метели, среди которых летит краснокрылый самолет с тремя советскими летчиками, пересекающими воздушное пространство Москва — Северный полюс — Америка...

В сентябре 1936 года после перелета по маршруту Москва — остров Удд правительство предложило летчикам отдохнуть на юге со своими семьями. Мы с Валерием Павловичем поселились на одной из дач санатория «Сочи». В это время писатель Николай Островский жил здесь же, на берегу моря, в большой светлой даче, которую ему предоставило правительство.

После перелета на остров Удд он приветствовал героев-летчиков телеграммой: «Троим отважным, людям со стальной волей и пламенными сердцами, орлам, поднявшим на могучих крыльях славу нашей Родины на недосягаемую высь, шлю свой братский привет и свое восхищение. Н. Островский».

Нам очень захотелось навестить Н. Островского.

...Николай Алексеевич лежал на веранде, куда доносился гул моря. Мы тихо вошли. Мать писателя Ольга Осиповна сказала:

— Коля, к тебе гости.

Островский повернул свое лицо с открытыми невидящими глазами и улыбнулся. Валерий Павлович низ-

ко, по-русски, уважительно наклонился, поцеловал Ольге Осиповне руку и сказал:

— Спасибо матери, вырастившей такого славного сына.

— Валерий Павлович, какого Вы года рождения? — спросил Островский.

— 1904-го.

— Тогда разреши с тобой перейти на «ты», ведь мы одногодки, — улыбнулся Островский.

Валерий Павлович взял меня за руку, и мы подошли к постели, на которой, нервно перебирая пальцы, лежал писатель.

— Знакомьтесь, моя жена Ольга Эразмовна, учительница.

Мы как-то сразу вместе протянули руки писателю. Островский взял их в свои, крепко сжал и сказал:

— Желаю вам друзьями пройти всю вашу жизнь, ведь не такая уж легкая жизнь летчика, и верный друг очень нужен.

Я отошла в сторону, а Валерий Павлович сел в соломенное кресло и подвинулся ближе к постели. Эти два человека словно потянулись душой друг к другу.

— Знаешь, ведь я мечтал стать летчиком, — услышала я тихий голос Островского. — Даже в школу пилотов поступил, но подвел глаз, поврежденный в гражданскую войну, а ты вот сумел совершить такой героический перелет...

Я вслушивалась в их разговор: они то убеждали в чем-то друг друга, то, внезапно смолкнув, размышляли о чем-то. Валерий Павлович все нагибался к постели, поправляя подушку под головой Островского, и эта задушевная, доверительная беседа, наверное, продолжалась бы еще долго, но зазвонил телефон. Из Всесоюзного радиокомитета сообщили, что скоро включат микрофон для выступления Островского по радио.

Никогда не забыть этой страстной, взволнованной речи. Сколько же в этом обреченном человеке было мужества, силы духа и веры в победу всех свершений советского народа!

Позже Чкалов записал в своих воспоминаниях следующие строки: «Он (Островский. — *О. Ч.*) произвел впечатление человека, в коем горела молодая сила, по-

ражавшая всех, видевших его. Расставаясь с Островским, мы уходили с чувством гордости за нашу страну, за нашу партию, воспитавшую таких мужественных людей».

А тогда, тепло попрощавшись, мы вышли. Нас встретили яркое солнце, южное небо, плеск моря.

Валерий Павлович нервно курил, а потом взял меня за руку и каким-то охрипшим от волнения голосом сказал:

— Лелик, говорят, мы, летчики, — герои, и присвоили нам это высокое звание, да вот кто герой!..

Крепкая дружба связывала Чкалова с писателем Ф. И. Панферовым. Он часто делился с Валерием Павловичем своими замыслами, интересовался его мнением о своих произведениях.

После перелета в США через Северный полюс Валерий Павлович поехал в свое родное село Василево, он пригласил в гости и Федора Ивановича. Панферов с удовольствием согласился.

Непринужденная домашняя обстановка, тесное личное общение дали возможность Федору Ивановичу както глубже, основательнее вглядеться в Чкалова, выявить наиболее характерные для него черты. И, конечно, в первую очередь — врожденную чкаловскую активность и стремление к совершенству во всем, стремление быть всегда впереди, но достигать этого только прямым и честным путем.

Поражала Федора Ивановича в Чкалове и его постоянная неуспокоенность.

Слетал на остров Удд. Совершил полет в Америку через Северный полюс. Он Герой Советского Союза. Человек, любимый всей страной. А уже думает о новых полетах, еще более величественных: «Эх, вокруг шарика бы махнуть!»

Федор Иванович рассказывал, как однажды Валерий Павлович пригласил его на аэродром.

«— Знаешь, Поликарпов, наш художник-изобретатель, такую машину сварганил... Ахнешь!

— И что же?

— Испытываю ее сегодня.

— Послушай, — перебил я его, — зачем тебе рисковать? Ты же стране нужен на более важные дела. Пусть другие испытывают, а ты полетишь...

Валерия Павловича обидело это так, что мне самому стало неудобно.

— Мы что ж, герои, бычки, что ль, домашние? Привязали нас к стойлу, мы и жуем...

И вот мы на аэродроме.

Валерий Павлович подходит к машине, покачиваясь, мягко, точно боится, что спугнет ее, а ноздри у него трепещут, и кажется, вот он сейчас крикнет на эту тупорылую птицу: «У-ух ты, зверюга! Говори, подчиняешься или нет? Не то так взнуздаю...»

И вот он плавно оторвал машину от земли... оторвал и молниеносно скрылся над перелеском и через какую-то секунду пронесся над нашими головами. Затем еще и еще раз. И вдруг снова вырвался с ревом с противоположной стороны, но... что это такое? Машина вдруг закачалась. Ее кинуло вниз, потом вверх, потом вдруг она, задрав нос, ринулась на лес. Столб пыли, вихрь сорванных листьев.

Люди кинулись к месту падения машины.

Среди кустарников валялась тупорылая птица. Рядом на земле лежал Валерий Павлович и крепко держал рукой затылок, из которого струей лилась кровь...

В воздухе случилась беда: начали рваться цилиндры мотора. Летчик, задрав нос машины, кинулся на мелкий лес.

Поликарпов тут же сказал:

— При такой катастрофе гибель летчика неминуема. Тут Чкалова спасло его мастерство...»

Известный скульптор Исаак Абрамович Менделевич, познакомившись с Валерием Павловичем, буквально влюбился в него. И, как часто бывает у художников, ему захотелось обязательно запечатлеть в скульптуре образ Чкалова.

«Особенно характерно было его лицо, как бы созданное для лепки; скульптурное по объему и по форме, — вспоминает Исаак Абрамович, — все в нем было выразительно: лоб, показывающий большую силу воли, почти всегда лежащие на лбу, светлые, мягкие волосы, сильный нос, резкие черты его ноздрей к губам, ярко очерченные губы и упрямый подбородок. Отдельно надо сказать о глазах: казалось, что они видят все далеко

вокруг себя. Построение глаза и орбиты очень напоминало могучий глаз сильной птицы. Эти любопытные, полные жизни глаза, с преждевременными морщинками вокруг, пристально изучали человека. Казалось, Чкалов, наблюдая, хотел постигнуть всю сущность своего собеседника».

Исаак Абрамович лепил Чкалова, вкладывая в свое мастерство всю душу, а тот ему терпеливо позировал. Эти встречи, бывшие поначалу деловыми, очень скоро превратились в самые дружественные, теплые. Валерий Павлович познакомил меня с семьей скульптора, с которой мы часто начали встречаться. Когда скульптура была готова, Исаак Абрамович «обнародовал» ее перед товарищами. Некоторые отмечали ту или иную деталь, высказывали свое мнение, иногда спорили.

Тогда Валерий Павлович сказал:

— Погодите, у меня есть серьезный критик, который сразу решит, хорош ли портрет. Он нас всех рассудит.

На следующий сеанс мы поехали всей семьей: я, сын Игорь и дочь Валерия, которой еще не было трех лет. Валерий Павлович подвел дочку к скульптуре и спросил:

— Кто это?

— Папа, — ответила Лерочка.

— Ну вот, — сказал Валерий Павлович, — устами младенца глаголет истина...

Исаак Абрамович был очень общительным человеком. В его доме можно было встретить многих интересных людей — артистов, скульпторов, художников. Нередко бывали там И. С. Козловский, М. М. Климов, И. М. Москвин и многие другие. Стены большой комнаты были увешаны фотографиями скульптур, которые создал Менделевич, а с правой стороны стоял бильярд. После сеанса Валерий Павлович и хозяин дома часто играли азартно, всерьез, и проигравший обязательно лез под бильярд...

В городе Горьком на высоком берегу Волги, вблизи стен кремля, стоит памятник Валерию Павловичу Чкалову, созданный И. А. Менделевичем, а в городе Чкаловске около музея и Дома культуры его имени возвышается бюст Валерия Павловича, подаренный городу самим скульптором. Такой же скульптурный портрет и в селе Высокове на Волге, на родине отца Валерия

Павловича — Павла Григорьевича Чкалова. Памятник Валерию Павловичу того же скульптора стоит и в городе Оренбурге.

Немало живописных портретов В. П. Чкалова создали художники. Так, прекрасный портрет, выполненный с натуры художником М. О. Штейнером, находится в Горьком, в историко-архитектурном музее-заповеднике. Художник писал его, когда Валерий Павлович был летчиком-испытателем, еще до героических перелетов. Периодически М. О. Штейнер возвращался к образу Чкалова. Следующий его портрет был выставлен в Третьяковской галерее.

СЛУГА НАРОДА

Истинный волгарь, Валерий Павлович очень любил трудовой народ Волги. Уже будучи прославленным героем, приезжая в родные места, он тянулся к простым людям. Его всегда можно было увидеть среди рыбаков, рабочих, колхозников.

Трудящиеся Горьковской области и Чувашской республики выдвинули Валерия Павловича кандидатом в депутаты Верховного Совета Союза ССР первого созыва в Совет Национальностей. Это было огромным событием в его жизни. К предстоящей депутатской деятельности Чкалов относился с такой же ответственностью, как и к своей испытательской работе. Он сказал мне однажды:

— Я должен побывать у своих избирателей, узнать их запросы, нужды, особенно надо побывать в самых отдаленных местах. За такое доверие, за такое внимание я должен отвечать им своими делами.

В ноябре 1937 года по приглашению избирателей он приехал в Горький. Весть о приезде знаменитого летчика-земляка быстро облетела весь город, его всюду ждали.

Страна тогда жила первыми выборами в Верховный Совет СССР. Корреспонденту «Горьковской коммуны» Леониду Александровичу Кудреватых было поручено сопровождать Валерия Павловича в поездках к избирателям.

Леонид Александрович вспоминает, что за 20 пред-

выборных дней Чкалов выступал перед избирателями 72 раза. 630 тысяч человек присутствовали на этих встречах. Он объехал шестнадцать районов Горьковской области и пятнадцать районов Чувашии. Восемнадцать раз Валерий Павлович выступал перед трудящимися города Горького. Конечно, везде просили рассказать о перелетах, и он рассказывал. Но где бы он ни выступал, непременно говорил о делах, непосредственно относящихся к тем, кто его слушал. На встречи с избирателями северных районов Горьковской области Чкалов ехал поездом. Предстояли встречи с колхозниками, он думал об этом дорогой и готовился к ним. Его сопровождал представитель обкома партии, которого Валерий Павлович подробно расспрашивал о делах в этих районах, о кандидате в депутаты Совета Союза по Шарьинскому избирательному округу комсомолке-льноводке Ольге Скурихиной.

Слухи о приезде героя-летчика опережали приезд, и неудивительно, что утром его разбудили приветственные возгласы за окнами на станции Поназырево. Чкалов был очень взволнован этой неожиданной встречей на тихой лесной станции и не заметил, как тронулся поезд. Пришлось вскочить в вагон на ходу.

В Шарье после митинга состоялось совещание секретарей райкомов близлежащих районов. Каждому хотелось видеть Чкалова в своем районе.

— Организуйте так, чтобы я мог побывать в наибольшем количестве районов. У всех я, понятно, не успею, но в Пыщуг поеду обязательно.

Несказанно обрадовался секретарь Пыщугского райкома партии, но предупредил, что район этот дальний и дорога туда плохая. Но именно то обстоятельство, что этот район дальний и что туда редко приезжают представители из города, и побудило Валерия Павловича побывать там.

В Пыщуг надо было ехать на автомашинах. Дорога была действительно очень трудной. Стоял мороз, и размятая глина замерзла глыбами, а ехать нужно было от Шарьи до Пыщуга 75 километров. С Чкаловым ехала в Пыщуг и Ольга Скурихина.

Все близлежащие деревушки узнали о приезде летчика и ждали его и Скурихину на площади села Пыщуг. Какая это была огромная радость для колхозни-

ков! Они не только слушали рассказы Чкалова о его перелетах, его расспрашивали о фигурах высшего пилотажа и о значении их в боевых действиях, интересовались полетами в стратосфере. Многое об авиации хотелось колхозникам узнать от Чкалова.

Несколько дней Валерий Павлович разъезжал по северным районам Горьковской области, но и в южных районах области и в Чувашии его хотели видеть. Из Чувашии пришла телеграмма: «Поступают многочисленные запросы рабочих, колхозников всей Чувашии о горячем желании видеть Вас. Просим Вас от имени всего чувашского народа побывать у Ваших избирателей».

В этих поездках и встречах с народом выявилась в Чкалове еще одна способность: он был прекрасным оратором и агитатором. Он относился с глубоким уважением к народу. Во время предвыборных поездок Валерий Павлович очень сильно простудился, но наотрез отказался прервать свои встречи с избирателями.

Уже совсем больной он стоит на студеном ветру с непокрытой головой на митинге в городе Цивильске.

— Наденьте кепку, ведь вы совсем заболеете! — советуют Валерию Павловичу его спутники.

— Как можно! — возмутился Чкалов. — Ведь я разговариваю с народом!

Он говорил:

— Народ-то какой! Разве такой народ сможет кто-нибудь победить!

Во время своих поездок по избирательным округам Валерий Павлович познакомился с кандидатом в депутаты Совета Союза Верховного Совета СССР Мустафой Саберовичем Саберовым. Чкалов посетил его колхоз и потом увлеченно рассказывал о нем.

Мустафа Саберов был председателем колхоза «Алга» — крупного передового хозяйства. Он тогда был малограмотен, но одарен природным умом. Председатель беспокоился не только о колхозе, но и думал о рядовых колхозниках. В колхозе был свой дом отдыха, детский сад. И везде побывал Валерий Павлович.

Мустафа Саберов пригласил Валерия Павловича зайти к нему в дом и поделился с ним своей радостью. У него только что родился сын — шестой, которого он назвал Валерием в честь гостя...

В. П. Чкалов единодушно был избран депутатом

Верховного Совета СССР. Многогранна была его деятельность. Он интересовался всеми делами избирателей и вникал во все.

На Горьковском автозаводе несвоевременно снабжался деталями конвейер по сборке автомобилей. Из-за этого срывался выпуск.

Валерий Павлович обратился с открытым письмом к передовикам заводов-поставщиков. Призывал их «приложить все усилия к тому, чтобы выполнять и перевыполнять поставки деталей Горьковскому автозаводу, создав нормальные запасы для машин».

Он помог группе медицинских работников добиться средств на постройку детской больницы в городе.

Побывав в театре драмы в Горьком и зайдя за кулисы, он нашел там большие непорядки. Сразу же отправился к директору. Разговор свой закончил так: «Давайте договоримся, наведите порядок, создайте для актеров сносные условия. Театр — культурнейшее учреждение. В следующий приезд проверю...»

Чкалов помог закончить строительство двух клубов — на торфопредприятии Чистое и в Катунках.

Секретарь Чкаловского райкома партии рассказывал: «Валерия Павловича интересовали все мелочи жизни района. При каждом приезде он стремился узнать все, что делается на предприятиях и в колхозах. Шел в райком партии или в райисполком, узнавал, как выполняются планы хозяйственно-политических кампаний. Он бывал в магазинах, в парикмахерских, строчевых и столярных артелях, на рынках, в колхозах, больнице, школе, избе-читальне, библиотеке и радиоузле. И все для того, чтобы лучше узнать, как живут его земляки, как они работают и творят».

В одном из залов музея В. П. Чкалова на его родине можно увидеть множество документов, свидетельствующих о неутомимой государственной деятельности Чкалова как депутата Верховного Совета СССР. Более трехсот писем избирателей! И это только за один год. Каждая просьба выполнена. На каждое письмо дан ответ. В этой работе и мне приходилось принимать участие, помогать ему. Получая письма, Валерий Павлович их прочитывал, давал направление и следил за продвижением дела.

В статье, напечатанной в «Горьковской коммуне»

12 декабря 1938 года, он рассказывает о том, что сделано по некоторым письмам избирателей: «Недавно я получил письмо от одного своего избирателя — Арефьева. Он работает в советском учреждении, находится в хороших условиях, но ему хочется быть еще больше полезным стране. Тов. Арефьев просит помочь ему поехать на зимовку в Арктику либо на работу на Дальний Восток, где нужда в людях у нас огромная. Я помог Арефьеву в его просьбе.

Избиратель Воробьев жаловался мне: он сильно болен и не получает необходимой медицинской помощи. По моему письму т. Воробьеву, живущему в отдаленном районе Горьковской области, был послан самолет с врачом-невропатологом, был поставлен диагноз болезни т. Воробьева и приняты меры к отправлению его на лечение в физиотерапевтический институт...»

Валерий Павлович сообщает также, сколько молодых избирателей просили его помочь им устроиться в летную школу, и он помогал всем, кто подходил по здоровью.

Был, однако, случай, когда Чкалов не помог одному товарищу стать летчиком. Об этом рассказал горьковчанин инженер-механик Николаев. Осенью 1938 года Николаев и другие спортсмены-горьковчане приехали в Киев на автомотосоревнования, главным судьей которых был Валерий Павлович. Когда Николаев с другом пришли к Чкалову в гостиницу со своими вопросами, он был не один. Как к депутату Верховного Совета СССР к нему обратился местный житель — учитель. Он просил помочь ему попасть в авиационное училище.

Валерий Павлович подошел к этому вопросу глубже. Он прежде всего расспросил его о семье, о работе. Из разговора выяснилось, что в семье учителя не все благополучно. Валерий Павлович сказал, что в авиационную школу ему нет необходимости идти, по возрасту не подходит, а профессия его прекрасная: «Вы — учитель средней школы и так же нужны и дороги Советскому Союзу, трудясь на своем участке работы, как и летчики». Потом он спросил его адрес, когда он бывает дома, и сказал, что завтра в 7 часов вечера зайдет к нему. Посетитель был растерян и обрадован. Заметив его замешательство, Валерий Павлович сказал:

«Табуретка у Вас есть? Вот Вы мне ее дадите, а больше мне ничего не надо!»

И действительно, Валерий Павлович был у этого товарища и помог наладить отношения в семье.

Чкалов получал от избирателей очень много писем, сугубо личных и имеющих государственное значение. Например, избиратели Горьковского округа сообщали своему депутату о необходимости выделения лесных угодий для рабочих 56-го разъезда Северной железной дороги, о сооружении парашютной вышки для молодежи Городецкого района и о многом другом. И Валерий Павлович добивался разрешения этих вопросов.

В дни первой сессии Верховного Совета СССР Валерий Павлович пригласил к нам домой земляков-депутатов. С какой гордостью он представил мне каждого.

— Александр Бусыгин! Кузнец, запевала! Этим все сказано! Таисия Бобкова — работница-орденоносец, бойкая, энергичная женщина! Комсомолка-орденоносец Ольга Скурихина. Командир Красной Армии — орденоносец Иван Алексеенко. И мой друг — председатель колхоза Мустафа Саберов. О нем я тебе уже много рассказывал. Видала, какие у меня земляки? Да с такими земляками такое можно сделать!

После гибели Валерия Павловича Мустафа Саберов и Александр Бусыгин, когда бывали в Москве, всегда навещали нашу семью.

Чкалов был избран членом пленума Горьковского горкома и обкома партии. Горьковские партийные конференции были всегда для него большим событием. Он не пропускал ни одного заседания пленума и считал, что он проходит настоящий университет большевизма.

Мне хочется рассказать о том, как колхозники стремились к встрече со своим депутатом. Это было летом 1938 года. В Горьком шла партийная конференция, в работе которой участвовал и Чкалов.

Валерий Павлович позвонил мне и попросил приехать в воскресенье в Горький. Воскресенье было свободным днем в работе конференции, и товарищи наметили поездку вверх по Волге на рыбную ловлю. Выдался прекрасный погожий день. Встав пораньше, мы отправились на катере в намеченное место. Добравшись до берега, это было в сорока километрах ниже Горького, мы высадились, развели костры. Улов удался на славу. Сколько

было веселья! Люди по-настоящему отдыхали, отрешившись на время от серьезных дел. Великолепными получились уха из стерляди и шашлыки.

День клонился к вечеру. Пора было возвращаться. Спускаясь по берегу к катеру, мы заметили, что с разных сторон широкой реки плывут лодки, люди машут руками и что-то кричат. Оказывается, прошел слух по окрестности, что Чкалов на Волге, и колхозники поплыли его искать.

Лодки сгрудились у берега. Валерий Павлович расположился в одной из них, и начался долгий разговор до самых сумерек. У каждого было свое неотложное дело, и каждому хотелось посоветоваться с Чкаловым...

Валерий Павлович много сделал как депутат для развития автомобильного и мотоциклетного спорта. Не случайно его пригласили быть главным судьей первого зимнего мотоциклетного кросса профсоюзов, который был посвящен Дню Красной Армии.

Это было в феврале 1938 года в Горьком. Кросс проводился на территории Автозаводского района. Подготовка к нему обсуждалась в кабинете директора автозавода. Выяснилось, что есть два опасных участка и, прежде чем проводить кросс, надо заранее проехать по трассе и все предусмотреть. Дирекция выделила вездеход, и организаторы вместе с главным судьей поехали по трассе. Маршрут был утвержден только тогда, когда была тщательно обследована вся трасса.

Открывая кросс, Валерий Павлович напутствовал спортсменов следующими словами: «Товарищи, дорога, по которой вы пойдете, — нелегкая дорога. Встретятся крутые подъемы и спуски, резкие повороты. Немалым препятствием будет глубокий снег, временами ледяная дорога. Преодолевая их, стремясь выиграть время и стать победителем, вы не должны забывать, что соревнование должно пройти без аварий. Рисковать жизнью никто не позволит. Надо ездить смело, но с ясной головой. Быстро схватывать складывающуюся обстановку, ловко и, повторяю, без риска преодолевать препятствия. Завтра, выйдя на старт, вы должны представить себе на время, что находитесь в боевой обстановке и получаете задание доставить «пакет» по назначению. «Пакет» должен быть доставлен во что бы то ни стало. В кроссе мы проверим, как подготовили вы себя и свои

машины и как разбираетесь в материальной части. Нам нужны спортсмены-водители технически грамотные, умеющие при любых условиях выходить из положения».

Приближалось крупнейшее событие спортивной жизни — розыгрыш первенства страны по мотоциклетному спорту. Соревнования посвящались 20-летию Ленинского комсомола и намечались на сентябрь. Главным судьей снова был приглашен Чкалов.

Он очень хотел, чтобы в соревнованиях участвовало больше советских мотоциклов. В частности, Валерий Павлович говорил, что если помочь спортсменам в подготовке машин, создать для них условия, тогда они и покажут хорошие результаты.

Признанные мастера в то время больше интересовались машинами иностранных марок, а Чкалов думал иначе. «Посмотрю я на вас, братцы, и досадно мне становится. Народ вы храбрый, настойчивый, сил на рекорды много кладете, а гоняете все на чужих машинах — «харлеи» да «индианы» всякие. Вы бы с нас, летчиков, пример брали. Мы от заграничных машин давно отказались, и дела идут неплохо. По-моему, и вам пора перейти на наши отечественные машины. Подумайте об этом, да хорошенько».

Валерий Павлович хотел, чтобы соревнования по мотоциклетному спорту проводились на советских машинах. Он успел ознакомиться с лучшими образцами скоростных мотоциклов на заводах. И в обращении к директору завода автотракторного электрооборудования писал: «Прошу изготовить высококачественные свечи. Свечи нужны типа ЗМГ и 4МГ. Среди участников соревнований чемпионы и рекордсмены мотоциклетного спорта. Они пойдут на форсированных моторах отечественного производства». Такие письма и телеграммы посылал он также и на мотоциклетные заводы.

После гибели Валерия Павловича в памятные дни ежегодно проводится мотоциклетный кросс его имени.

Почетный приз этих соревнований — фарфоровая ваза с портретом Чкалова.

В СЕРЕБРЯНОМ БОРУ

...Лето 1938 года. Погода стояла жаркая, солнце палило, как на юге. Мы жили в Серебряном бору на даче. Это прекрасное местечко, окруженное Москвой-рекой, находится близко от Москвы, поэтому Валерий Павлович мог приезжать каждый день с работы, иначе говоря, жить на даче. Меня это очень радовало, хотелось быть вместе с мужем гораздо больше, чем это позволяла его профессия. В этот год почему-то особенно ощущалась потребность с обеих сторон быть больше вместе. У меня не раз проносилось в мыслях, что жизнь наша так коротка — надо дорожить каждым наступающим днем, надо беречь отношения друг к другу, понимать друг друга и любовно и чутко устранять недостатки, прощать слабости, которые бывают у каждого человека.

Сколько было смеха, шума, когда он был дома. Вот с увлечением идет игра в «городки». Я уже не помню, сколько раз мне приходилось покупать эти ящики с городками: что ни удар, то палка трещит, а то и выбивает в заборе доску. Маленький Шурик — мой племянник, мальчик пяти лет, подбирал эти осколки и носил дяде Валерию показать, а дядя Валерий увлекался игрой как ребенок, заражал всех нас. Мы делились на партии и принимались за игру снова. Народу у нас всегда хватало: приезжали родные, приходили друзья, знакомые.

Под выходной день вечером, лукаво поглядывая на меня, просил: «Лелик, завтра пельмешек бы сделать да позвать кого-нибудь!»

Ну как откажешь! И, конечно, в выходной день нередко засаживались за пельмени, хотя делать их и скучно, и долго.

Каждый день мы ходили купаться. Невыносимая жара гнала нас на реку. Раз, а то и два в день Валерию Павловичу удавалось присоединиться к нам. С ним было очень весело. В воде он незаметно подкрадывался к кому-нибудь и начинал топить — визг, хохот!

Я ужасно боялась, чтобы он не добрался до меня. Плаваю как будто прилично, но, к стыду своему, боюсь

воды и не люблю окунаться с головой. Ну а ему доставляло удовольствие проучать трусишек.

Следил за сыном, когда тот нырял и выделывал всякие фокусы, и, убедившись, что Игорь чувствует себя в воде, как рыба, не останавливал его. Лерочка, так мы звали дочь, тоже купалась. Ей было всего три года два месяца. Я купила ей пузыри, которые держали ее на воде, и, бросившись в воду около берега, она кричала: «Папуля, смотли, я мыляю». Девочку было очень трудно вытащить из воды. Он забирал ее в охапку, вытирал, усаживал на плечи и нес домой.

А утро, солнечное, яркое утро очень часто у нас начиналось весьма оригинально. Валерий Павлович, прокравшись на кухню, забирал ведро с водой и неожиданно обрызгивал кого-нибудь из нас. Тот, в свою очередь, брал другое ведро и несся за ним в сад. Поднималось тут такое, что трудно рассказать. Вспоминаю, как Маруся, наша родственница, проездом на юг остановилась у нас. Она, облитая Валерием Павловичем из ведра, схватила ведро с водой и за ним. Он спрятался с пустым ведром за дерево. Она бегала, бегала за ним и наконец выплеснула в него, когда он выглянул из-за дерева, а он, подставив ловко свое ведро, заполнил его выплеснутой в него водой и этой водой облил ее. Соседские ребята, заражаясь этой игрой, старались помочь Марусе облить Валерия Павловича, подавая воду из колодца, но, конечно, преимущество оставалось за Валерием Павловичем, и мы все были облиты больше, чем он.

Совершив такую утреннюю зарядку, Валерий Павлович отправлялся на работу, и мы с нетерпением ждали его возвращения. Он нес с собой жизнь, радость. В нем был неисчерпаемый запас жизненных сил, энергии.

А это было последнее лето его жизни.

15 ДЕКАБРЯ

Меня и теперь иногда спрашивают, как я пережила трагический день гибели Валерия Павловича. Ответить не могу — трудно.

15 декабря был солнечный морозный день. Он начался в семье обычно, как и все дни. Игорь собирался в школу, Валерий Павлович — на аэродром. Он должен был испытывать новый самолет. Мы обняли Игоря и Лерочку и вдвоем вышли из дома. Во дворе ждала машина. Шофер Валерия Павловича Филипп Иванович приветливо поздоровался с нами, и мы поехали. Валерий Павлович проводил меня до поликлиники. Мне предстояла консультация — мы ждали третьего ребенка. От врача я пошла обменивать наши пропуска в поликлинику на новые и тут обнаружила, что пропуск Валерия Павловича я не захватила с собой. Сотрудница бюро пропусков внимательно на меня посмотрела и очень тихо сказала: «Ничего, принесете в другой раз». Я поблагодарила и уехала домой. Было около двух часов дня. Дома с детьми я пообедала и занялась работой: стала разбирать почту и готовить ответы на многочисленые письма избирателей на имя Валерия Павловича, депутата Верховного Совета.

Часто звонил телефон. Спрашивали Валерия Павловича. Я неизменно отвечала: «Его нет. Придет сегодня поздно». Валерий Павлович предупредил меня еще утром, что он с аэродрома поедет к скульптору И. А. Менделевичу. Иногда мне казалось, что без причин спрашивали о моем самочувствии. По-видимому, многие уже знали о трагедии на аэродроме... Не знала я... Продолжала работать. Сидела. Писала. А жизнь его оборвалась... Его уже не было.

Раздался звонок. Вошел летчик, сын Василия Ивановича Чапаева (мы жили в одном доме). В разговоре с ним я насторожилась: мне показалось, что он чего-то не договаривает. И не договорил. Видимо, не хватило мужества довести разговор до конца. Ушел... Оставил меня в страшно неспокойном состоянии. Зародилось смутное подозрение, но я отталкивала его от себя.

Снова телефон. Беру трубку. Сотрудница аэродрома, которую я хорошо знала, сказала коротко: «Здравствуйте, я к вам сейчас приеду». Тревога усилилась, уж не случилось ли чего? И когда она вошла, мысль моментально созрела. Я бросилась к ней: «Разбился?» Она опустила голову.

Ноги мои стали словно ватными, подмялись, я упала на диван. «Разбился...» — сверлило в мозгу. Слез не было. Потом силы оставили меня.

Вечером этого дня пришли четверо мужчин в летных черных кожаных пальто. Кто они, не помню. Увидев, что я не рыдаю, не бьюсь в истерике, они по-деловому заговорили о похоронах. Я с ужасом и теперь вспоминаю об этом. Тогда я была безучастна ко всему, что делалось вокруг.

Приходили, уходили люди. Что-то говорили мне, выражали сочувствие. Я молчала. Что я могла сказать!.. Разве я могла тогда четко мыслить. Я понимала только одно: я должна найти в себе силы. Ведь во мне теплилась жизнь нашего ребенка. Это все, что осталось после него. Утром начали съезжаться родные и друзья — из Ленинграда, из Горького. И я уже не могла сдержать слез.

...Меня повели в Колонный зал Дома союзов. Гроб покоился на постаменте. Вокруг цветы и много венков. Я не упала, не потеряла сознание.

Тяжелые мысли теснились в голове. Я с трудом управляла собой. Ко мне подходили члены правительства, что-то говорили, но как я ни старалась позднее вспомнить, что именно, не могла. К концу дня доступ в Колонный зал был закрыт, и траурная процессия проводила гроб с Валерием Павловичем в крематорий. Мою машину остановили и отправили меня в сопровождении врача домой. В крематорий меня не пустили.

Так я навсегда простилась с моим другом, мужем, отцом моих детей...

С утра в день похорон пришла Нина Николаевна Трояновская, жена нашего посла в США, принесла теплые вещи и проследила, чтобы я их надела. Я все проделала машинально, не противясь. Все плыло в каком-то тумане. Удар был непомерно силен. Многое выпало из памяти.

Меня привели на Красную площадь. Стоял сильный мороз, но я не чувствовала холода. Я не слышала залпов в момент захоронения урны.

Я не помню, кто окружал меня в те дни. Я тяжело и медленно возвращалась к жизни.

Сын не был у гроба в Колонном зале, он не мог видеть мертвого отца. Он пришел проводить урну с прахом отца к Кремлевской стене.

В первые часы этого трагического дня все, казалось, отодвинулось от меня в какую-то даль.

Валерий вошел в свою славу большой и трудной дорогой, сверкнул своей незаурядностью и как-то быстро ушел из жизни, оставив меня одну со всеми нахлынувшими трудностями...

Еще только два дня назад утром, когда мы вместе с ним подходили к поликлинике, он, прощаясь со мной, как-то особенно задушевно сказал: «Лелик, ведь ты сама не понимаешь, что ты для меня значишь и как важна твоя постоянная дружеская поддержка».

...Огромна была тяжесть случившегося, но я черпала силы в поддержке окружающих. Со всей страны потоком шли телеграммы и письма с выражением сердечного сочувствия, любви и ободрения.

Особенно трогательны были телеграммы от молодых матерей, только что родивших сыновей. Каждая с гордостью сообщала, что в память и в честь народного героя Валерия Чкалова она назовет своего сына Валерием.

Сколько маленьких Валериев появилось в те дни!

Количество писем и телеграмм все росло. Меня окружили поистине всенародным вниманием.

Школьный учитель Валерия Павловича А. А. Яковлев писал мне из Горького: «Валерий Павлович был со мною, своим старым учителем, всегда так добр и приветлив. Нет сил верить в случившееся. Желаю Вам, дорогая, найти силы, чтобы вместе со всей страной мужественно перенести постигшее нас всех горе».

Газеты и журналы в те дни широко освещали выражение народной скорби по поводу трагической гибели В. П. Чкалова.

16, 17, 18 декабря 1938 года во всех центральных газетах по две, по три страницы отводились воспоминаниям о Валерии Павловиче Чкалове.

Константин Федин писал в те дни: «Чкалов был народной гордостью всей Советской страны, одним из тех любимых образов, которые мы носим глубоко в сердце.

Я видел его в группе депутатов во время второй сессии Верховного Совета СССР и помню, как вспыхнули глаза товарищей, когда он вошел, как все кругом повеселело и переполнилось биением жизни».

И. М. Москвин вспоминал о своем любимом друге: «Это был русский самородок. Своим умом, талантом,



В. П. Чкалов. 1937 г.



Америка встречает.



Возвращение на родину.



Памятник-монумент советским летчикам в Ванкувере.

Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков у монумента. 1975 г.

И. В. Чкалов и Г. Ф. Байдуков на открытии улицы имени Чкалова в Ванкувере.



После присвоения звания комбрига.

На рыбалке.

Встречи с избирателями.

Среди детей.



Последний прижизненный снимок.
Ноябрь 1938 г.



Ольга Эразмовна с внуками — Машей, Валериком и Леной.



С детьми — Игорем, Ольгой и Валерией.



И. С. Козловский на вечере, посвященном 75-летию В. П. Чкалова.

Космонавты А. А. Леонов и П. И. Беляев с портретом В. П. Чкалова.



Памятник в честь двух перелетов советских летчиков через Северный полюс в Америку.

неукротимой энергией он служил Родине. Он любил ее до самозабвения, он гордился своим народом, он умел видеть, слышать и чувствовать, как растет его страна. Говорил о ней всегда с большим волнением, с глубоким убеждением, заражая этим своих слушателей... Его любила вся страна. Да и как было не любить этого человека, ставшего олицетворением мужества, отваги, бесстрашия».

В «Правде» от 20 декабря 1938 года помещено соболезнование дипломатического корпуса по случаю гибели Героя Советского Союза комбрига В. П. Чкалова.

«Правда», 20 декабря 1938 г., № 349 (7674).

«Вся страна скорбит о смерти великого летчика нашего времени — Валерия Павловича Чкалова. Учиться у Чкалова бороться и побеждать».

Петрозаводск, 19 декабря (Корр. «Правды»). «На далеких пограничных заставах Карелии пограничники с огромным вниманием слушали трансляцию траурного митинга на Красной площади 18 декабря.

Пограничники Н-ской заставы заявили:

— Мы будем такими же стойкими, каким был В. П. Чкалов. Замечательная жизнь великого летчика нашего времени будет служить нам примером.

Молодые летчики Карельского аэроклуба, слушавшие трансляцию речи Героя Советского Союза т. Байдукова, сказали:

— Для нас, летчиков, жизнь и деятельность Чкалова является незабываемым примером мужества и отваги.

— Мы еще теснее сплотимся вокруг непобедимого знамени Центрального Комитета партии. Готовы выполнить любое задание нашей родной Коммунистической партии, нашего правительства».

Харьков, 19 декабря (Корр. «Правды»). «Трудно передать словами горе, охватившее трудящихся Харьковщины, когда радио возвестило о прощальном траурном митинге на Красной площади в Москве. На заводах и фабриках, в квартирах и общежитиях люди собирались у радиорупоров и с напряженным вниманием слушали трансляцию траурного митинга...

Все глубоко опечалены тем, что страна потеряла отважного, большого человека, преданного сына партии.

На происходивших последние дни многолюдных траурных собраниях и митингах в городах и селах Харьковской области тысячи людей говорили о Чкалове как о человеке, для которого интересы народа стояли выше всего. Тысячи людей поклялись быть такими же верными сынами Родины, каким был Валерий Чкалов».

Ростов-на-Дону, 19 декабря (Корр. «Правды»). «В дворцах культуры, клубах фабрик, заводов и учреждений вчера состоялись траурные митинги по случаю похорон Героя Советского Союза В. П. Чкалова.

Тысячи жителей города слушали трансляцию траурного митинга с Красной площади.

Траурные собрания состоялись на Ростовском заводе сельскохозяйственных машин, на заводе имени К. Е. Ворошилова и других предприятиях».

Рязань, 19 декабря (Корр. «Правды»). «На предприятиях, в учреждениях Рязани, в колхозах и совхозах Рязанской области состоялись траурные митинги, собрания и беседы, посвященные памяти В. П. Чкалова. В своих выступлениях и резолюциях рабочие, колхозники и представители интеллигенции выражали чувства глубокого горя по поводу гибели великого летчика нашего времени.

На собрании работников Рязанского аэроклуба младший инженер т. Андреев заявил:

— Жизнь этого выдающегося летчика, замечательного человека и гражданина всегда будет примером для нас, работников советской авиации.

За последние два дня в Рязанский аэроклуб подано 15 заявлений от юношей и девушек, желающих без отрыва от производства учиться летному делу».

Горький, 19 декабря (Корр. «Правды»). «В часы, когда Москва хоронила Валерия Павловича Чкалова, трудящиеся Горького не отходили от репродукторов. На квартирах, в красных уголках, в клубах, дворцах культуры — везде группами и в одиночку они жадно ловили каждое слово с Красной площади. Горьковчане хорошо знали Валерия Павловича — своего

прославленного земляка. Никто не может примириться с мыслью, что Валерия не стало.

В Горьком — траур. Приспущены флаги. В последний путь ушел великий земляк, депутат города.

— Прощай, дорогой земляк! — тихо говорили люди у репродукторов.— Память о тебе будет жить вечно в народе».

Газета «Горьковская коммуна» была посвящена земляку-герою. Редакция газеты «Социалистическая Караганда» сообщала «Горьковской коммуне»: «Шахтеры Караганды, рабочие Балхаша, Джезказгана, Коунрада, Тургайстроя, железнодорожники, колхозники, все трудящиеся на траурных митингах скорбят о преждевременной утрате Героя Советского Союза Валерия Павловича Чкалова. На шахтах, стройках, в аулах звучали слова о том, что в лице В. П. Чкалова Родина потеряла человека, который олицетворял бесстрашие, храбрость, ненависть к врагам, беспредельную преданность Коммунистической партии».

И дальше «Горьковская коммуна» пишет: «Горьковская областная комсомольская организация скорбит о трагической гибели отважного сына народа Валерия Павловича Чкалова. Валерий Павлович крепко дружил со своими молодыми земляками. Он проложил молодежи дорогу в небо, помогал молодежи обрести крылья. Жизнь Чкалова — образец большевистского служения народу.

Бессмертно имя его!

Бессмертны его дела!»

Валерий Павлович Чкалов очень любил молодежь и всегда поддерживал ее стремление идти в авиацию. Многих он учил сам, многим помогал поступить в летные школы.

Его безграничная любовь к авиации была великим примером для многих юношей и девушек.

И строки из книги Героя Советского Союза летчицы Марины Чечневой «Небо остается нашим» подтверждают это.

«...До сегодняшнего дня этот неестественный белый снег стоит перед моими глазами. И еще сохранилось ощущение холода. Жгучего, подбирающегося, кажется, к самому сердцу.

Растерянно стоим мы с ребятами над сугробом. Зимний ветер вьет струйки поземки. Пронзительно резко скрипит снег под ногами прохожих. И на душе тупая опустошенность.

Мальчишка, видевший все своими глазами и невесть откуда знающий все в подробностях, рассказывает:

— Вначале он сделал круг над аэродромом. Снизился. Повел самолет на посадку. Не знаю, что случилось, только вдруг стало тихо: мотор умолк. Машина начала падать прямо на дома. Вот примерно на этот.— Мальчишка показал рукой в варежке на здания, стоящие неподалеку.— Точно, на этот... Дом бы, конечно, разнесло. Ужас, что было бы! И тогда он свалил самолет на крыло. Ударил взрыв. Прямо вот тут, где мы стоим.

Мальчишка ожесточенно размахивал руками...

С момента катастрофы прошло уже два дня, и поле у Хорошевского шоссе (я жила тогда совсем неподалеку) было прибрано. Снег и поземка довершили работу людей. Но мы никак не могли уйти с этого страшного места, и только потом, дома, я почувствовала, что обморозила щеки.

Машинально взглянула на календарь — 17 декабря 1938 года. Значит, случилось это 15-го.

Подробности стали известны позднее. В тот день Валерий Павлович Чкалов поднял в воздух скоростной истребитель И-180. Это был первый полет опытной машины. И случилось непоправимое. Отказал двигатель. Неуправляемая машина начала падать на дома. И тогда Чкалов ценой своей жизни спас сотни людей, которым грозила смертельная опасность...

Нужно ли говорить, чем для нас, тогдашних девчонок и мальчишек, был Чкалов! Кто из нас не помнил его слова: «Всю свою жизнь до последнего вздоха отдам делу социализма... Вот в этом и есть мое счастье».

Кто из нас, следя за его полетами, восхищавшими мир, не мечтал хоть чуточку, хоть самую малость походить на него — человека, ставшего легендарным при жизни.

С тех пор прошло много немыслимо трудных лет, а горечь той потери ощущается до сих пор. И каждый раз, проходя мимо мемориальной доски, на которой начертано его имя, я вспоминаю заснеженный декабрь

1938 года, нахмуренные лица людей, газеты с портретом великого летчика, обведенным траурной каймой.

Тысячи тысяч юношей и девушек, навсегда связавших себя с авиацией, обязаны Чкалову своей судьбой. Сама его жизнь сделала их выше, красивее, лучше, явилась окрыляющим примером служения Отчизне.

Светлым человеком был Чкалов. И почти все, кто поднялся в небо 30-х годов после его гибели, шли его путями, жили в той атмосфере подвижничества, которая немыслима была без его полетов.

Так или иначе, но первые мечты о небе у меня и моих сверстников неразрывны с его именем.

С самой ранней юности это имя звало в дорогу...»

Под влиянием примера В. П. Чкалова поднялась в небо и знатная метростроевка-комсомолка Т. В. Федорова. Через много лет она, Герой Социалистического Труда, в своей книге «Наверху Москва» писала:

«Валерий Павлович был очень разносторонней личностью. Прежде всего он был великим патриотом. Весь свой талант он полностью, без остатка отдал служению Родине, прославлению Страны Советов. Он был прирожденным летчиком, чувствующим машину, как хороший врач чувствует больного. Он «понимал» ее всю до последней заклепки, и потому его эксперименты, порой рискованные, всегда носили строго продуманный характер, а не были вызваны «внезапным озарением». Он ценил всякую машину, которую ему доверяли, и понимал ее так же.

Чкалов всегда учился. И заставлял учиться своих товарищей — летчиков. Его нельзя было разжалобить словами, что мы-де, мол, «университетов не кончали...». Он жестко обрывал таких людей: «Очень жаль. В наше советское время учиться должен каждый. Сейчас в почете техника, а не лопата. Изволь учиться! Сам не захочешь — жизнь заставит. Деваться некуда! Пора забыть о том, что наши отцы лаптем щи хлебали. Это ведь не они, а о них придумали. Они хлебали щи ложками. Правда, деревянными, да ведь и щи подавались тогда горячие, как огонь.

Не люблю не работающих по-настоящему людей, не люблю недоработанную технику».

Чкалов был по-настоящему интеллигентным человеком. Знаменитый, любимый всеми, не любил шумихи

вокруг себя... Вероятно, я была в числе тех немногих, кто разговаривал с Валерием Чкаловым накануне его гибели... Именно в этот день рано утром позвонил мне домой Валерий Павлович (а жили мы в одном доме, теперь ул. Чкалова, 14) и своим характерным, низким, чуть приглушенным голосом сказал:

— Танюша, здравствуй! Нам сегодня с тобой надо быть на собрании в Доме учителя. Если я задержусь, то обязательно выступи и скажи, что мы это обращение о шефстве над школами не для трескотни и шума написали, а для дела. Пусть побольше и посмелее привлекают знатных людей страны нашей — и рабочих, и ученых — к шефству над школами, над молодежью.

Я ему в ответ:

— Валерий Павлович, конечно, я сделаю, как вы советуете. Но, пожалуйста, обязательно приезжайте. Вы же знаете, как вас ждут сегодня.

— Ну, до вечера, Таня! Постараюсь обязательно быть...

После занятий (я тогда училась в Транспортной академии) забегаю на минуту домой — оставить тетради и учебники и наскоро что-нибудь перекусить. Вдруг звонок, голос друга Егора: «Ташик! Произошло страшное горе, говорю лично тебе,— извещение будет в 23.30. Погиб Чкалов! Он испытывал машину, она не выходила из пике. До последней минуты старался спасти самолет».

Я онемела. Спазм сдавил горло. Чкалов! Валерий Чкалов — любимый герой народа нашего, и вдруг погиб...

...Я выполнила его наказ и поехала на собрание. Помню, было очень холодно. Обливаясь слезами, я подъехала к Дому учителя. Постояла на улице. Набралась духу и вошла в зал. Вокруг оживленно. Все ждут Чкалова.

Когда мне предоставили слово, я долго не могла начать говорить. Все стали переглядываться: что с ней? Потом передала собранию все, что мне поручил Чкалов, и горячий привет от него.

Что тут творилось! Зал бурно аплодировал. И не знали сидящие в нем, что через несколько часов на них обрушится такое горе...»

Нет, я была не одна, друзья были со мной.

Поэт В. В. Каменский писал мне из Тбилиси: «...Хочется протянуть Вам руку через горы Кавказа в знак дружбы и памяти о легендарном богатыре небес Валерии... Ваше горе — наше горе, горе всей страны... Жизнь продолжается... Вы — верная подруга великого героя... и Вы должны героически перенести это горе... Всю эту трагедию надо превратить в героическую поэму жизни, и вы, я уверен, останетесь на высоте героических русских женщин, о которых мы, поэты, пишем поэмы!..»

Да, надо перенести это горе. Но как это сделать?

А пока я каждый день, как только смеркалось, ходила на Красную площадь к Кремлевской стене, в которой была замурована урна с его прахом. Надо было заполнить зияющую, вдруг образовавшуюся пустоту в моей жизни. Невозможно было поверить, что его нет и никогда не будет...

Казалось, что вот сейчас раздастся резкий звонок, и он войдет в дом твердой поступью, широко улыбаясь, и заключит всех нас в свои объятия...

Для выхода из дома я ждала сумерек: я не хотела встречать знакомых ни во дворе, ни на улице, их сочувствие причиняло мне боль.

Так шли дни...

Приближался новый, 1939 год! 1 января — день рождения сына, ему исполнилось одиннадцать лет! Гостей я не ждала, да и до гостей ли было!

Днем раздался звонок. Я открыла дверь и увидела... в дверях стояли нагруженные новогодними подарками друзья Валерия Павловича и мои друзья — скульптор И. А. Менделевич, народные артисты СССР И. М. Москвин и М. М. Климов, писатель А. С. Новиков-Прибой и заведующий Госполитиздатом П. И. Чагин. Они пришли поздравить нас и скрасить этот памятный день. Как я была им благодарна! Сколько жизни они внесли в наш дом!

Обычно в этот день у нас собирались дети, гости Игоря. И когда Валерий Павлович, придя домой, смотрел на шумную ватагу ребят за столом, он улыбался и восклицал: «Вот если бы все они были моими!»

После знаменитых перелетов один зарубежный корреспондент спросил у Валерия Павловича, какая его

самая заветная мечта. Валерий Павлович, улыбаясь, сказал: «Мечтаю иметь большую семью, не менее шестерых детей». Корреспондент был явно обескуражен столь неожиданным ответом.

Приближалось время появления на свет нашего третьего ребенка. И сама я, и врачи были озабочены моим душевным состоянием. После гибели Валерия Павловича врачи тревожились за исход беременности. Все возможное было предпринято для того, чтобы я благополучно родила. Я ждала этого ребенка с душевным трепетом, он связывал меня с живым Валерием и был для меня спасением.

Весной я переехала с детьми на дачу. С нами поселился и наш шофер Ф. И. Утолин. Он неотлучно дежурил при мне и всегда был наготове, чтобы своевременно доставить меня в родильный дом.

И вот наконец 21 июля с большими страданиями, но благополучно я родила дочь, которую назвала Ольгой. Девочка была нормальной, здоровой, и я была счастлива.

Сколько цветов и записок с ласковыми, ободряющими строками посылали мне в больницу наши друзья! «Мы здесь под окном, и все четверо любим вас!»— писали мне скульптор Менделевич, журналисты Родин и Розенфельд, писатель Панферов.

А когда я вернулась из родильного дома, в мою комнату внесли огромный роскошный букет роз от Наркомата авиационной промышленности. Вскоре меня навестили Зинаида Гавриловна Орджоникидзе, семьи нашего посла в США Александра Антоновича Трояновского и консула Павла Юльевича Борового, писатели Федор Панферов, Борис Галин, артисты МХАТа И. М. Москвин, А. К. Тарасова.

ВСЕ ДЕТИ МОИ...

Воспоминания снова возвращают меня к прошлому.

Уехав из Ленинграда в Москву, оставив работу в школе, я не могла жить без работы, я любила свое дело. Но сложившиеся обстоятельства не давали мне возможности идти на штатную должность, и я включилась в общественную работу — вошла в состав жен

ИТР на заводе, где работал Валерий Павлович. В те годы развивалось движение общественности по оказанию помощи семьям в воспитании детей. В 1936 году в Кремле состоялось Всесоюзное совещание жен ИТР и хозяйственников Наркомата тяжелой промышленности, которое возглавлял Серго Орджоникидзе. Я принимала участие в этом совещании — первый раз в Кремле! Я была очень взволнована этим, и Валерий Павлович был рад за меня.

Валерий Павлович и я стремились воспитывать своих детей в духе коллективизма, развивать в них чувство товарищества, доброжелательства к людям, любви к труду, правдивость, честность, скромность. Мы понимали, что воспитывать надо личным примером. Процесс воспитания — всегда движущийся процесс. Воспитывая детей, родители должны воспитывать и себя в соответствии с запросами времени и жизни, которые они ставят перед ними.

Валерий Павлович много пережил, передумал, перестрадал. Воспитывая себя как летчик-испытатель, он сумел отказаться от ложных шагов молодости. Я также училась у жизни, старалась справляться с трудностями, которые она передо мной ставила, воспитывала в себе выдержку, необходимую жене летчика. Мы строили свою семью на общем согласии и взаимопонимании. Ведь это необходимое условие для правильного, разумного воспитания детей. Семья — это та среда, тот первоначальный коллектив, где дети формируются до школы, где формируется будущая личность.

На память приходят слова Льва Николаевича Толстого — великого знатока человеческой души. «...По вступлении в брак муж и жена должны прежде всего заботиться о том, чтобы поддерживать между собой взаимное уважение и согласие. Мир между супругами есть первое условие для успешного воспитания детей. Ссоры между родителями, происходящие от самодурства мужа или сварливости жены, суть главные препятствия для правильного воспитания.

Когда уж тут думать о детях, когда идет неугасимая война между мужем и женой. Такая жизнь есть чистый ад для обоих супругов и самое горькое существование для рождающихся от них детей».

Надежда Константиновна Крупская утверждала:

«Первые детские впечатления оставляют следы на всю жизнь». А выдающийся русский педагог и ученый Константин Дмитриевич Ушинский считал, что характер человека «более всего формируется в первые годы его жизни, и то, что ложится в этот характер в эти первые годы, ложится прочно, становится второй природой человека».

Все это я привожу к тому, чтобы показать, как в семье важны согласие и взаимопонимание для правильного воспитания детей.

Естественно, что в основу всей моей общественной работы легли вопросы воспитания молодого поколения, которому предстоит строить будущее в нашей стране. Я была педагогом не только по образованию, но и по зову сердца.

Мы получили квартиру в новом доме. В этом доме было много детей. Маленькие гуляли со взрослыми, а школьники бегали одни. Они шалили, не знали, чем заняться. Надо было как-то заполнить их досуг. За дело взялась общественность. Нам удалось отвоевать целую квартиру в доме. Мы принялись за работу, движимые одной мыслью: создать интересную жизнь для детей во дворе, занять наших детей хорошими, полезными делами. На двухпроцентные отчисления на культработу мы приобрели пианино для красного уголка. Люди бескорыстно отдавали все свое свободное время работе с детьми.

Все дети — наши, нет своих и чужих детей.

Я пишу эти строки и живо вспоминаю Красногвардейский районный Совет Москвы и первого секретаря РК КПСС Сергея Васильевича Сазонова, который не только приветствовал такие начинания, но и помогал хорошим советом и делом. В его лице мы чувствовали человека, который хорошо понимал, что общественность — большой помощник в воспитании подрастающего поколения.

Мы организовали родительский комитет. Установили во дворе дежурство родителей и старших детей, создали библиотеку. Наладив тесную связь с родительскими комитетами школ, общественность взяла на себя наблюдение отстающих детей. Среди активистов-общественников была Мария Алексеевна Соколова — мать художника Николая Александровича Соколова

(из братства Кукрыниксов). Она заведовала библиотекой, устраивала детские спектакли, готовила с ребятами костюмы для постановок. А Мария Михайловна Кадашевич занималась с отстающими; Елена Александровна Мясищева, жена известного авиационного конструктора, вела кружок английского языка.

Общественная работа помогала мне в какой-то мере отвлекаться от личного горя.

В 1939 году меня избрали депутатом Московского городского Совета депутатов трудящихся. Я состояла членом школьной Комиссии Московского Совета в течение 15 лет. Это была живая, интересная, многогранная работа, требующая раздумий, поисков новых форм организации учебного процесса и т. д.

Дети, дети... Сколько требуется сил, умения, чтобы вырастить достойных людей, граждан нового социалистического общества!

В важную общественную работу по внешкольному воспитанию включились академик Н. Г. Сперанский, писатель С. Я. Маршак, летчица М. М. Раскова, общественный деятель, жена Ф. Э. Дзержинского С. С. Дзержинская, полковник Б. И. Журин, автор книги «Школа, семья и общественность» писательница Т. К. Леонтьева и многие другие.

Мне вспоминается, как все эти замечательные люди приходили к нам, в кабинет Валерия Павловича, ставший своеобразным мемориальным музеем, где мы вместе горячо обсуждали проблемы детского воспитания.

Ведь если бы Валерий Павлович был жив, он, несомненно, был бы активным участником движения по воспитанию детей.

Организацию родительских комитетов при домах поддерживал и Наркомпрос РСФСР. К маю 1941 года только в Москве их насчитывалось уже более двух тысяч.

«Нет своих и чужих детей — есть наши дети!» Под таким девизом в Московском доме журналистов проходила конференция, на которой я выступила с рассказом об опыте работы общественности с детьми и родителями.

Не замыкалась я в заботах только о своей семье и во время Великой Отечественной войны.

В апреле 1942 года Центральный Комитет комсомола вызвал меня из эвакуации в Москву. Шла жестокая война с фашизмом. Люди гибли не только на фронтах, но и на оккупированной территории, где фашисты чинили жестокую расправу с населением. Но самое страшное — гибли дети.

В эти дни в Москве состоялся митинг в защиту детей от фашистского варварства. В инициативную группу по созыву митинга входили видные общественные деятели, писатели, участницы Великой Отечественной войны. Вот только некоторые имена: Валентина Гризодубова, Елена Кононенко, Любовь Космодемьянская, Алексей Сурков, Дмитрий Шостакович, Самуил Маршак, Прасковья Пичугина, Сергей Михалков, Зинаида Орджоникидзе, Димитрова (жена Георгия Димитрова) и многие другие. Мне как педагогу и депутату Московского Совета, матери троих детей, было доверено проводить этот митинг, который состоялся в Колонном зале Дома союзов.

Великая Отечественная война прервала большую работу по внешкольному воспитанию подрастающего поколения. Но по окончании войны работа с детьми активизировалась. Как много тогда осталось сирот! Необходимо было объединить общественные силы, укрепить их деятельность для большей продуктивности воспитательной работы.

Организовалось Педагогическое общество РСФСР, а при нем секция родительской общественности, в которую вошли люди, педагогически подготовленные, среди них были кандидаты педагогических наук, работники Института теории и истории педагогики, представители общественности. Работа секции вышла за пределы Москвы, она стала руководящей по всей РСФСР. Общественность предложила мне возглавить эту секцию.

Вместе с членами секции мне пришлось побывать в разных городах на съездах по семейному и общественному воспитанию. В Оренбурге, Уфе, Смоленске, Рязани, Кисловодске, Пятигорске и других городах я встречала горячее, бескорыстное стремление людей помочь семье и школе воспитать достойных граждан страны.

Я постоянно встречалась и со школьниками. Во многих школах есть отряды и дружины имени В. П. Чкало-

ва и школьные музеи Чкалова. Я видела, с каким огромным интересом дети слушали меня и пытливо выспрашивали о жизни Валерия Павловича. В тех городах, где были летные училища, я встречалась с будущими летчиками. Как велика их любовь к Чкалову!

В течение многих лет я была членом редколлегии журнала «Семья и школа». Жизнь ставила передо мной все новые и новые задачи, и нужно было постоянно приобретать новые знания.

Участие в большой общественной работе с детьми несомненно помогало мне воспитывать и своих детей. Одной без отца не так просто было воспитать троих. Бывали очень трудные минуты, когда я сама нуждалась в добром совете и поддержке. И я получала их от моих друзей и товарищей.

Мои дети уже взрослые: Игорь — инженер-полковник авиации, Валерия и Ольга — кандидаты технических наук, работают в научно-исследовательских институтах, одна — физик, специальность другой — полупроводники.

Растет и третье поколение Чкаловых. И снова педагогические раздумья. Ведь каждое время выдвигает и свои требования в воспитании человека.

Так уж повелось, что дети стремятся подражать своему герою. Для многих таким героем был Чкалов. Дети много и часто писали Валерию Павловичу. Несмотря на свою загруженность, он старался всем ответить. Одна восьмилетняя девочка спрашивала его в письме, может ли она стать летчицей. Ее волновал этот вопрос потому, что она была больна малярией. Он ответил ей коротеньким, но очень теплым письмом: «Детка, ведь малярия излечима. Учись хорошо, занимайся физкультурой, и ты можешь стать летчицей».

Более старшие дети обращались к нему с прямой просьбой. Например: «Я, как и многие юноши нашей страны, с девяти лет лелею мечту стать летчиком (хорошо, если истребителем). Дерзко? Да, тов. Чкалов, стать летчиком — это для меня все. На Вас, Валерий Павлович, вся моя надежда. Очень прошу Вас, устройте меня в летную школу. Возьмите надо мной шефство. Я оправдаю Ваше доверие и буду летчиком чкаловского закала. Я в начале письма Вам не представился: фамилия — Крылов, звать — Генька, окончил восемь

классов, получил похвальную грамоту, комсомолец. Вот и весь послужной список, хотя сюда можно было бы вписать много «аварий». По здоровью я в летчики подхожу. Только у меня нос не в порядке — полип. Но ничего. Прошу не отказать в моей просьбе. С комсомольским приветом...»

Нашу квартиру часто посещали школьники. Они очень стеснялись, но Валерий Павлович сразу создавал такую непринужденную обстановку, что дети раскрывали свои сердца и делились своими мечтами. Многие из них мечтали стать летчиками.

Валерий Павлович в беседах с детьми старался воспитывать в них чувство любви к Родине и ответственности за свои поступки. Он объяснял, что нужно хорошо учиться.

Просматривая каждое утро газеты, Валерий Павлович обязательно заглядывал и в «Пионерскую правду». Однажды его внимание привлекла статья, где рассказывалось о трагическом случае: мальчику отрезало ноги, потому что он прыгнул на ходу в трамвай.

Валерий Павлович очень взволновался, сел за стол и написал письмо в редакцию газеты, в котором были такие строки: «Толя Перелыгин и его товарищи считали себя храбрецами, когда они прыгали на ходу в трамвай и висли на подножках. «Риск — благородное дело»,— думали они. Но бессмысленный риск никогда не заслуживал и не заслуживает названия—геройство. По-настоящему смелый человек никогда не будет рисковать без смысла, без цели, без необходимости... Когда ребята прыгают с трамвая на трамвай, хватаясь за поручни, когда они тут рискуют жизнью—это не геройство, а просто глупость. Вы хотите воспитать в себе мужество, ловкость, находчивость — очень хорошо. Это вам пригодится, когда вы станете взрослыми гражданами Советской страны. Нашей Родине нужны храбрые люди. Но мужество воспитывается не на трамвайной подножке. Для этого есть способы получше. Занимайтесь спортом, ходите на лыжах, бегайте на коньках, прыгайте, стреляйте, плавайте. А трамвайные подножки — это путь к тому, чтобы стать калекой, а не героем. Ребята должны воспитывать в себе качество, которое всегда идет рука об руку со смелостью. Это — дисциплинированность. Надо приучить себя, надо заставить себя правильно

ходить по улицам, соблюдать правила уличного движения. Это совсем не трудное, но очень полезное упражнение для развития дисциплинированности — необходимого свойства каждого смелого человека».

Валерий Павлович был хорошим отцом, следил за развитием детей, сам читал детскую литературу, которую потом давал сыну и спрашивал о содержании прочитанного. Он никогда не давал Игорю карманных денег, полагая, что они нередко порождают у детей дурные привычки.

К трехлетней дочери он относился с глубокой нежностью и все же напоминал мне:

— Смотри, зря не балуй, пусть растет хорошей девочкой.

После трагической гибели в кармане его одежды, там, где он носил партийный билет и мандат депутата Верховного Совета СССР, нашли список оборудования для детского сада...

Валерий Павлович охотно бывал в школах, пионерских лагерях, во дворцах пионеров. Дети отвечали ему сердечной привязанностью, щедрой любовью... Где бы он ни появлялся, они гурьбой окружали его, тянулись к нему. Эта искренняя любовь была взаимной.

Однажды, проезжая мимо одного из вокзалов Москвы, он заметил трех пареньков, очень плохо одетых. Остановив машину, Валерий Павлович направился к ним.

Впоследствии один из них — Андрей Коньков — рассказывал:

«Узнав Чкалова, мы струсили.

— Ребята,— сказал один из нас,— Чкалов приближается к нам, хочет познакомиться.

— Ну да! — сказал другой.— В каталажку запрячет. Надо бежать.

Но Чкалов приблизился к нам и, широко улыбаясь, сказал:

— Здравствуйте, ребята! Подойдите ко мне.

Сначала несмело подошел один из нас. Чкалов обнял его и участливо спросил:

— Наверно, голодно? Хотите, чтобы вам было и тепло, и сытно, и чисто?

— А где же это так? — спросили мы.

— Полезайте ко мне в машину. Довезу!

Мы пошли за ним, и он привез нас на завод, где работал, и повел в комнату комитета комсомола.

— Вот поручаю вам этих ребят. Они хорошие ребята. Им надо помочь».

Валерий Павлович следил за жизнью своих ребят, за их учебой. Один из них впоследствии работал в одном из советских представительств за рубежом.

Я разделяла любовь Валерия Павловича к детям. После его гибели передо мной встала очень серьезная и сложная задача: как воспитать детей, особенно сына, без отца, Игорю было уже одиннадцать лет. Возраст сына требовал мужского влияния. Прославленное имя отца очень усложняло воспитание детей.

Я много размышляла над этим и поняла: я должна сама быть сильной, иметь свои твердые убеждения.

Мне хорошо запомнился один случай. В дни зимних каникул наших ребят обычно приглашали на праздничные елки. Приглашений было много, всем хотелось оказать внимание детям Чкалова. Как-то, вернувшись с работы и по обыкновению занявшись разбором почты, Валерий Павлович вскрыл подряд несколько конвертов и заметно помрачнел.

— Игорь! — позвал он сына. — Поди сюда, Игорюха! — мальчик вбежал возбужденный. — Тебя вот тут, «глубокоуважаемый товарищ Игорь», приглашают на елку. Да не в одно, а сразу в несколько мест.— Валерий Павлович стал вслух читать приглашения, адресованные сыну.

«Дорогой Чкалов Игорь! Центральный дом культуры железнодорожников приглашает тебя в дни школьных каникул». Так. Дом ученых, Клуб писателей... Да, брат, тут у кого хочешь закружится голова. Выбирай только один билет. А эти... — Валерий Павлович собрал все билеты и велел позвать лифтершу тетю Нюшу.

— Наши дети должны воспитываться в скромности, — продолжал он, обращаясь ко мне.— А от усердия таких устроителей елок могут вырасти уроды.

Нерешительно переступила порог лифтерша.

— Входи, входи, тетя Нюша,— добродушно пригласил Валерий Павлович.— Вот билеты на елку. Советская власть поручила тебе раздать их ребятам нашего двора...

Валерий Павлович исподлобья поглядел на сына.

— Иди, иди,— обратился он к сыну.

Игорь без звука вышел из кабинета.

...Итак, я столкнулась со всеми трудностями воспитания своих детей без отца. Девочки еще были малы, ничего не понимали. А сын был свидетелем всех почестей, оказанных его отцу. Он видел, с каким триумфом народ встречал Чкалова после героического перелета через Северный полюс, как чествовали экипаж самолета. Как уберечь его детскую душу от влияния этой славы? Как вырастить его скромным?

Вспоминается родительское собрание в школе, где учился Игорь. На этом собрании отец одной из учениц заявил, что Игорь Чкалов дергает девочек за косы и этого нельзя оставить без внимания.

— Ведь это сын Чкалова. Он не должен этого делать, его нужно особенно строго наказать!

«Особенно», — подумала я. Почему же? Ведь только что говорили о многих мальчиках, которые ведут себя так же. И в общем-то понимали, что мальчишки есть мальчишки. А вот сыну Чкалова нельзя быть обычным мальчишкой. Слава Чкалова предъявляет повышенные требования.

В воспитании детей мне уже казались недостаточными и мой педагогический опыт, и инстинкт матери. Я все искала и искала ответы на волновавшие меня вопросы, которые выдвигала передо мной жизнь.

А дети росли...

...Прошли десятилетия. На моем письменном столе всегда много писем от пионеров, школьников, комсомольцев. С Украины и дальнего Севера, Камчатки, Диксона, Урала, Кавказа... И каждый день все новые и новые. С многими авторами этих писем я встречалась лично на беседах в школах, пионерских дружинах имени В. П. Чкалова, многие приглашают в гости, чтобы узнать о жизни, подвигах любимого героя. Работа с детьми убедила меня в том, что образ Чкалова живет в юных сердцах. Они изучают его жизнь, стремятся быть такими, как он, соревнуются за право пионерской дружины носить имя Валерия Павловича Чкалова. В очень многих школах есть школьные музеи В. П.

Чкалова, дети заботливо собирают реликвии, фотографии, воспоминания, ведут переписку с теми, кто его лично знал.

Целеустремленная, полная поисков и борьбы жизнь великого летчика служит славным примером для юных, чьи сердца всегда устремлены к высоким порывам и свершениям, к мечте о подвиге. Я читаю это в искренних строках детских писем, я читаю это в их глазах, когда беседую с ними. Они пытливо выспрашивают меня обо всем, что связано с образом Валерия Павловича. Мне хочется привести строки из писем детей.

«Дорогая Ольга Эразмовна! Пишут Вам ученики дружины имени Валерия Павловича Чкалова школы № 3 из города Николаевска-на-Амуре. Каждый год мы отмечаем день рождения Валерия Павловича — 2 февраля — как большой для нас день. Он оставил нам большую светлую мечту о подвиге, пример честного служения Родине. Мальчишки нашей дружины «летают» маршрутами Чкалова. Нам продолжать эти маршруты. Мы заверяем Вас, что не уроним этой чести».

А вот другое письмо.

«Мы живем в Сибири, недалеко от Иркутска, в маленьком поселке Усольского района. Наша пионерская дружина носит имя В. П. Чкалова. Мы много знаем о его жизни, его подвигах. Мы гордимся тем, что наша дружина носит имя Валерия Павловича. Мы собираем фотографии, реликвии — нам бы хотелось создать школьный музей В. П. Чкалова».

Приведу отрывок из письма не школьника, а молодого человека, которое прислал мне в декабре 1960 года С. С. Мамонтов, из поселка Ключи Камчатской области: «...Мне кажется, что каждый должен иметь в своей жизни человека, у которого он должен учиться всему лучшему. Таким человеком для меня является Валерий Павлович Чкалов.

Я никогда не видел его, но очень много знаю о его жизни из книг, рассказов о нем, его современников...»

Через всю жизнь я пронесла любовь к детям. Много сил отдала тому, чтобы в их сердцах воспитать высокие, благородные помыслы.

«...Если бы все они были мои...» Эти слова Валерия

Павловича всегда в моем сердце. Десятилетия прошли с того дня, когда он их сказал, и, работая для детей, бывая среди них, беседуя с ними, я в память его любви к детям говорю: «Все дети мои...»

НА СЕВЕРЕ

Издавна привлекал Север любознательных людей. Побывать там было и моей заветной мечтой. Поэтому, когда в 1966 году, придя как-то вечером домой, я обнаружила на своем рабочем столе альбом с фотографиями туристического теплохода «В. Чкалов», курсирующего по Енисею, и приглашение совершить путешествие на этом теплоходе, то охотно согласилась. Я отправилась в путь со скромным намерением посмотреть новое, обогатиться впечатлениями. Но это путешествие оказалось значительней моих намерений.

На теплоходе было много пассажиров, и капитан, который, кстати, сам привез мне альбом и приглашение на путешествие, попросил рассказать экипажу о жизненном пути Валерия Павловича.

Говорить о Чкалове мне и легко, и трудно. Легко, потому что знаю его с юности, знаю, какими нелегкими путями шел он к своей цели. Трудно, потому что в короткой беседе не передашь всего о его жизни.

Передо мной сидело много людей. В их глазах светилась доброжелательность, и это подбадривало и согревало меня. Валерий Павлович любил общение с людьми, и я, памятуя это, начала беседу.

...За кормой шумел Енисей, а я вспоминала... Я пыталась рассказать им о чертах характера Валерия Павловича, о его поисках и огорчениях, о его упорстве в достижении задуманного, умении бороться за осуществление мечты, а мечтал он о многом, о его неизмеримой любви к Родине, о его яркой и очень нелегкой жизни...

По пути следования теплохода от Красноярска до острова Диксон в разных городах я встречалась с геологами, строителями, полярными летчиками. Все они проявляли живой интерес к жизни Чкалова. В Норильске меня пригласили выступить по телевидению. Попро-

сили рассказать о том, как я провожала Валерия Павловича в полеты и что я переживала в те дни. Это всегда очень интересует жен летчиков.

В один из вечеров теплоход отошел от Дудинки и взял курс на Диксон. Там в клубе я встречалась с летчиками. В большинстве своем это были те, кто знал Чкалова только по книгам. Спрашивали о многом. Кто-то спросил, как Чкалов воспринял мировую славу? Этот вопрос мне задают часто. А почему Чкалов часто летал не по инструкции? Вызывалось ли это необходимостью?

Это не простой вопрос. Я не специалист, поэтому ответила на него, основываясь на суждениях по этому поводу работников авиации. Летая уже самостоятельно на машине У-1, Чкалов пробовал выполнять глубокие виражи. Они у него получились. Инструктор Н. Ф. Попов ему заметил, что на этой машине не разрешается делать глубокие виражи, на что Чкалов смущенно ответил: «Я хотел показать, что я умею делать эти фигуры. И мне кажется, что эта машина еще на многое способна». И действительно, на этой машине впоследствии делали все фигуры высшего пилотажа, вплоть до мертвых петель.

Герой Советского Союза летчик и писатель М. Галлай так оценивает смелые, зачастую рискованные полеты Чкалова: «Полеты во многом представляли разведку, поиск, нащупывание новых возможностей полета на самолете. Как во всяком поиске, были в нем ложные шаги, и перебои, и промахи. Далеко не все, что мог себе позволить Чкалов, было доступно любому из его добровольных подражателей. Но в основе его вольностей лежала не жажда сенсаций и не стремление пощекотать себе нервы, а желание оторваться от стандарта, найти новые приемы пилотирования, расширить возможности человека, обретшего крылья».

...Диксон утонул в тумане. А впереди Игарка, где мне также предстояла встреча с летчиками. Попрощавшись с туристами и командой теплохода, я и капитан теплохода спустились по трапу на берег. Раздался продолжительный гудок, затем второй, третий... В темном небе разноцветными огнями рассыпались ракеты. Теплоход, медленно развернувшись, взял обратный курс на Красноярск.

На следующий день вертолет доставил нас в аэро-

порт Игарку. Зал был полон. Были и женщины, жены летчиков. Они смотрели на меня с дружелюбным интересом и радушием, будто что-то общее роднило меня с ними. Мне задавали множество вопросов. Ответы на них заняли основное время нашей долгой беседы.

Из Игарки я отправилась Северным морским путем в Мурманск на судне «Каргополь». Весь путь до Мурманска занял вместо обычных четырех почти шесть суток. Неблагоприятная погода очень замедлила продвижение судна. И здесь я встретилась с экипажем судна, рассказывала о жизни Чкалова, о его полетах, о его семье, о детях.

...Наше путешествие заканчивалось. Мы плыли по Кольскому заливу и приближались к Мурманску. По просьбе помощника капитана я написала очерк о Валерии Павловиче для передачи по радио морякам Архангельска.

Эта поездка принесла мне радость от встреч с замечательными людьми, которых так много в нашей стране. Всюду встречаешь созидателей. И мне было радостно от того, что народ помнит Чкалова, помнят те, кто видел его в воздухе, и те, кто знает о нем только по книгам и рассказам...

Через десять лет, в августе 1976 года, я снова отправилась на Север, но уже не водным путем, а на самолете Ил-18.

Я летела в Хатангу по приглашению райисполкома на празднование 350-летия поселка.

Через шесть летных часов наш самолет приземлился. Хатанга — самый отдаленный район Таймырского национального округа. Только авиация связывает поселок с Большой землей. Болотистая тундра плохо приспособлена для наземного транспорта. Площадь Хатангского района 333 тысячи квадратных километров, а население — менее 10 тысяч. Большие хозяйственные проблемы решаются здесь: развитие рыбных промыслов и рыбной промышленности, сохранение поголовья оленьих стад в тундре, которые дают возможность развивать разные промыслы, разведка и добыча полезных ископаемых и прочее. Богатое будущее у этого района.

Здесь, как и всюду в нашей стране, я встречала эн-

тузиастов-созидателей, которые активно преобразуют свою землю.

К председателю Хатангского райисполкома Виталию Васильевичу Остапенко, человеку, посвятившему много сил развитию этого края, подходят слова, сказанные Валерием Павловичем: «Там, где трудное и неизвестное, там я ищу себе место, там, где речь идет о счастье и славе моего народа, там я ищу себе работу...» Этот человек неутомимо стремится преобразовать Хатангу, создать здесь для людей радостную, интересную жизнь.

И здесь я встретилась с летчиками, которые проявляли большой интерес к жизни Валерия Павловича. Меня всюду радушно встречали, и в задушевных беседах с авиаторами, молодыми воинами, на пограничных заставах я видела, как люди стремятся преодолевать трудности и проявляют большой интерес ко всему, что учит мужеству, стойкости, героизму. И здесь многие знали о Валерии Павловиче, но хотели от меня услышать достоверные подробности его жизни, его пути к подвигу.

ЧКАЛОВА НЕТ — ЧКАЛОВ С НАМИ!

Память о Чкалове живет в народе. Еще живы его современники — те, кто поднимался с ним в воздух и совершал героические перелеты, те, кто конструировал и строил самолеты, которые он испытывал, те, кто учился летать по-чкаловски и совершал героические подвиги на фронтах Великой Отечественной войны.

Его имя присвоено школьным пионерским дружинам и клубам, заводам и колхозам, городам и улицам...

Созданы кинофильмы, скульптуры, живописные полотна и прочее. О нем написаны книги, рассказы, очерки, стихи.

Не могу не вспомнить здесь слова известного поэта П. Антокольского:

Пройдут года, и в мраморе, и в песне
Он встанет как живое существо,
Как можно ощутимей и телесней
Для всех, кто знал и кто не знал его.

Его короткая, целеустремленная жизнь не прошла даром. Многие последователи его высокого летного мастерства прославили свое имя в Великой Отечественной войне. Отвага и мужество Чкалова стали примером для большинства военных летчиков. Своими подвигами они утвердили новаторские приемы и доказали правоту смелых замыслов и свершений Валерия Павловича.

Газета «Горьковская коммуна» 2 июля 1943 года писала: «Колхозники нашей области, как известно, собрали на строительство эскадрильи боевых самолетов «Валерий Чкалов» 133 миллиона рублей. На эти средства построены десятки машин. Значительная часть из них была передана на вооружение славных летчиков Краснознаменного Балтийского флота».

«Летчики на этих самолетах, — сообщает газета «Красный Балтийский флот», — сбили 34 немецкие машины. Большие разрушения нанесены объектам противника».

«...Эскадрилья «Валерий Чкалов» стала грозой немецких воздушных пиратов»,— читаем мы в газете «Правда» от 1 октября 1943 года.

Летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза Валерий Быковский писал в газете «Горьковская правда»: «Мне довелось побывать на родине Валерия Павловича Чкалова. Надо ли говорить, что для нас, космонавтов, это имя особенно дорого. Летная судьба многих из нас определилась под влиянием жизненного подвига вашего прославленного земляка. В Чкалове мы видим символ исключительного мужества, творческого отношения к делу, беспредельной любви к Советской Родине.

...В ангаре я подошел к самолету, о котором все летчики знают — знаменитый чкаловский краснокрылый АНТ-25. Когда я рассмотрел самолет, я как-то очень четко представил себе, что помимо высокого мастерства весь его экипаж должен был обладать огромным мужеством и, если хотите, дерзостью... Что же касается нас, летчиков-космонавтов, то во всех своих делах мы стремимся продолжать славные традиции, заложенные Чкаловым в период зарождения нашей отечественной авиации».

В статье писателя Г. Семенихина «Чкаловские традиции» читаем: «Чкалов был автором нескольких фигур

высшего пилотажа, в том числе восходящего штопора. Он блестяще довел до конца технику выполнения воздушного тарана. Он говорил: «Если начнется война, я буду первым летчиком, который врежется во вражеские эскадры».

А писатель Вл. Лидин сказал о Чкалове: «Великолепно вылеплен был этот человек. Вернее, не вылеплен, а точно вырублен из скалы. Еще вернее, сам образовался по себе, как могучий кряж, которым обильна русская земля и, особенно, берега Волги. Ничто в его жизни не было случайным или фальшивым. Он выразил своей деятельностью все волевое могущество родного народа...

В торжественные дни победы над гитлеровской Германией и империалистической Японией не раз вспомянуто было имя Чкалова. Он готовил себя для гигантской борьбы, предвидя ее неизбежность. И можно сказать, что он и принял в ней участие. На Брянском фронте, на втором году войны, мне довелось побывать в боевой эскадрилье, летчики которой совершали подвиги, достойные имени, написанного на их самолетах, «Валерий Чкалов».

В январе 1964 года шла подготовка к 60-летию Валерия Павловича.

Печать, радио, телевидение готовили материалы, посвященные этой дате. В нашу квартиру зачастили корреспонденты, фотографы, работники телестудии. 2 февраля все газеты поместили о летчике-герое статьи, очерки, стихи, фотоснимки.

...В Звездный под Москвой, где живут и работают космонавты, мы приехали в завьюженный февральский день. Здесь 2 февраля 1964 года состоялось торжественное собрание, посвященное 60-летию Валерия Павловича Чкалова. В зале летчики-космонавты, авиаинженеры и авиаконструкторы, курсанты летных училищ, пионеры, родные, друзья и близкие Валерия Павловича.

...На трибуне Юрий Гагарин. Я смотрю на этого поюношески молодого человека, небольшого роста, совсем не богатырского сложения, с какой-то наивно доверчивой детской улыбкой и думаю: «Юрию было всего три года, когда Валерий Павлович со своими товарищами совершил перелет через Северный полюс, прославивший советскую авиацию. Босоногий мальчуган тогда

еще беззаботно играл со сверстниками в небольшом городке на Смоленщине и не помышлял о полете в небо. Но уже тогда в нашей стране зарождалось крылатое племя героев, которым предстояло совершить всемирно известные подвиги в мирном небе и на огневых воздушных трассах Великой Отечественной войны».

«Мы, летчики-космонавты, — сказал Гагарин, — многим обязаны Валерию Павловичу. Хотя лично его не знали, но считали своим долгом быть чкаловцами...»

Один за другим говорили летчики о том, что живы традиции В. П. Чкалова, о силе его примера самоотверженного служения Родине.

Память о Валерии Чкалове жива и действенна. Курсанты в летных училищах изучают его летные приемы. На моих многочисленных встречах с молодежью мне постоянно задают вопросы о том, как научиться быть таким, каким был Чкалов...

...Неизменна быстротечность времени... Прошло еще десятилетие.

Наступило 2 февраля 1974 года — день 70-летия Валерия Павловича. На торжественных вечерах, в печати, по радио, на телевидении снова добрым словом вспоминали Чкалова.

Бывший летчик-истребитель, майор в отставке И. Шевелев писал в журнале «Крылья Родины» (1974, № 2): «Бывают люди, встречи с которыми освещают всю твою жизнь. Они во многом и определяют ее. Таким человеком был для меня Чкалов, великий летчик нашего времени. Мне выпало счастье видеть его, встречаться с ним, слушать его советы. — И Шевелев продолжает далее: — Однажды одна из прибывших машин попала в наше звено, в мой экипаж. Я осмотрел И-16, сел в кабину, потрогал рули... А как у него с налетом, с ремонтом, с какой перечистки мотор?.. Все это можно узнать из формуляра машины. Беру. Листаю. Открываю последнюю страницу и вдруг в графе «летчик-испытатель» вижу размашистую, твердую подпись — «Чкалов». Это была символическая встреча, но все равно, как и настоящая, бесконечно для меня дорогая».

А вот слова трижды Героя Советского Союза, маршала авиации А. И. Покрышкина, сбившего 59 вражеских

машин: «Какими качествами должен обладать летчик-истребитель, что он должен развивать в себе, к чему стремиться? Ответа на эти вопросы мы искали в творчестве лучших советских летчиков. Образ Чкалова открывал многое в наших исканиях. Это был летчик с широким и смелым творческим кругозором. Его слова о том, что летчик-истребитель, готовясь к будущим боям, должен добиться такой степени совершенства, чтобы без промаха разить врага, глубже западали в душу» (газета «За Родину», 1964, 2 февраля).

В своей статье «Служить Родине по-чкаловски» («Наш Чкалов», М., 1963) Герой Советского Союза Г. Мосолов пишет: «Путевку в небо я получил в аэроклубе имени Валерия Павловича Чкалова. Мы не произносили речей о том, что учиться летать в клубе, носящем имя известного летчика, ко многому обязывает. Каждый это отлично понимал. Но вот о том, как бы воевал Чкалов, у нас было немало дискуссий... Образ Валерия Павловича был внесен в суровую обстановку военных лет... И примером служения Родине для многих летчиков был Чкалов.

...С мальчишеских лет я храню бережно, как драгоценную реликвию, вырезанный из журнала «СССР на стройке» портрет летчика в очках и шлеме... На моем письменном столе под стеклом фотография Валерия Павловича Чкалова».

...18 июня 1977 года. Наша страна отмечала выдающееся событие. Прошло 40 лет со дня перелетов советских летчиков из Москвы через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки.

В этот день на подмосковном аэродроме, откуда 40 лет назад отправлялись в легендарные воздушные рейсы экипажи В. П. Чкалова и М. М. Громова, состоялся торжественный митинг трудящихся, представителей общественности Москвы, посвященный открытию мемориала в честь славного подвига советских летчиков, утвердивших первенство нашей Родины в открытии и освоении нового воздушного пути между двумя континентами.

Под звуки Гимна Советского Союза члены юбилейной комиссии, участники легендарных перелетов из экипажа В. П. Чкалова и М. М. Громова открыли мемориал.

Краснокрылый одномоторный самолет АНТ-25 кон-

струкции выдающегося советского самолетостроителя Андрея Николаевича Туполева над бетонными плитами взлетной горки. На гранитной стеле обозначены даты «1937—1977». Рядом барельефы отважных первопроходцев: В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова, А. В. Белякова, М. М. Громова, А. Б. Юмашева, С. А. Данилина.

На открытии присутствовали ветераны-авиаторы, создатели самолетов — работники конструкторских бюро, военные летчики, летчики гражданской авиации и представители комитета по установлению памятника перелета в Ванкувере.

Так торжественно отмечалось 40-летие важного этапа развития советской авиации, открывшей путь в космос.

Я дописала последние строки своих воспоминаний о Валерии Павловиче Чкалове.

И все же как мало я сказала о нем!

Время высвечивает все новые и новые черты его, временем проверены многие его мысли и свершения, и новые поколения по-своему оценивают его дела, его жизнь.

И незыблемо то, что жизнь Валерия Павловича Чкалова, его любовь к Родине, к своему народу, его самозабвенное служение избранному делу будет добрым примером для тех, кто пришел в жизнь и строит ее после него.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В. П. ЧКАЛОВА

1904 г., 2 февраля	Родился в селе Василево (сейчас г. Чкаловск Горьковской области).
1916 г.	Окончил Василевскую сельскую школу.
1916 г., осень	Принят в Череповецкое техническое училище.
1918 г.	Вернулся из Череповца на родину. Поступил в Василевский затон подручным молотобойца. Затем работал кочегаром на землечерпальной машине «Волжская-1» (сейчас «Волжская-21»).
1919 г.	Кочегар на пассажирском пароходе «Баян» (сейчас «Михаил Калинин»).
1920 г.	Пошел добровольцем в Красную Армию и был принят в 4-й авиационный Канавинский парк слесарем по ремонту самолетов.
1921 г.	Зачислен в списки учлетов теоретической школы авиации Рабоче-крестьянского воздушного флота РСФСР.
1922 г.	Переведен в Борисоглебскую авиационную школу. Допущен к самостоятельным полетам.
1923 г.	Успешно окончил Борисоглебскую авиационную школу и как один из лучших курсантов послан в Московскую школу высшего пилотажа, а затем в Высшую военно-авиационную школу воздушной стрельбы и бомбометания в Серпухове.
1924 г.	Прибыл для прохождения службы в 1-ю Краснознаменную истребительную эскадрилью Военно-Воздушных Сил.
1927 г.	Участвовал в воздушном параде в Москве в честь 10-летия Октябрьской революции. За блестящее летное мастерство получил благодарность в приказе народного комиссара обороны.

1928 г.	Служил в авиационной части в Брянске.
1929—1930 гг.	Работал летчиком в Осоавиахиме.
1930 г.	Назначен летчиком-испытателем в Научно-исследовательский институт Военно-Воздушных Сил.
1933 г., январь	Назначен летчиком-испытателем на авиационный завод имени Менжинского.
1935 г., 5 мая	Награжден орденом Ленина.
1936 г., 20—22 июля	Совершает перелет по маршруту Москва — Петропавловск-на-Камчатке — остров Удд.
1936 г., 24 июля	Удостоен звания Героя Советского Союза и награжден вторым орденом Ленина.
1936 г., август	Прием в Кремле Героев Советского Союза В. Чкалова, Г. Байдукова и А. Белякова.
1936 г., ноябрь	Принят в Коммунистическую партию Советского Союза.
1936 г., ноябрь	Был вместе с Г. Байдуковым и А. Беляковым в Париже на Всемирной авиационной выставке.
1937 г., 18—21 июня	Совершает трансполярный рейс Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки.
1937 г., июль	Награжден орденом Красного Знамени.
1937 г., 12 декабря	Избран депутатом Совета Национальностей Верховного Совета СССР.
1938 г., 15 декабря	Погиб при испытании нового самолета.
1940 г.	На родине летчика в г. Чкаловске открыт мемориальный музей В. П. Чкалова.
1975 г., 20 июня	В Ванкувере (США) открыт монумент экипажу советского самолета АНТ-25, совершившему беспосадочный перелет из Советского Союза через Северный полюс в Америку.
1977 г., 18 июня	В Московской области на подъезде к аэродрому Щелково открыт мемориал в честь славного подвига советских летчиков.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Образ великого богатыря 3
«Я знала его замыслы, раздумья, печали и радости...» 9
Характер формируется в детстве 10
Путь к мечте 15
1-я Краснознаменная эскадрилья истребителей . . . 24
В те годы... 32
Знакомство 41
Впервые на Волге 45
Трудный период 52
В Осоавиахиме 63
НИИ ВВС и завод имени Менжинского 68
Испытание славой 80
В Париж — на авиавыставку 88
Москва — Северный полюс — США 91
Возвращение 100
Встречи, встречи... 104
Слуга народа 116
В Серебряном бору 124
15 декабря 125
Все дети мои... 136
На Севере 147
Чкалова нет — Чкалов с нами! 150
Основные даты жизни и деятельности В. П. Чкалова . 156

Чкалова О. Э.

Ч-73 Валерий Павлович Чкалов.— 2-е изд.— М.: Сов. Россия, 1982.— 160 с., 16 л. ил.

Биографическая повесть о В. П. Чкалове написана его женой — Ольгой Эразмовной. Тепло, просто и искренне автор рассказывает о жизни великого летчика нашего времени. В ткань повествования органически включены отрывки из писем и дневников Валерия Павловича, по-новому раскрыты некоторые черты его яркого характера, события личной жизни.

Первое издание получило высокую оценку читателей и прессы.

Книга иллюстрирована редкими фотографиями из семейного альбома Чкаловых. Предисловие Л. Кудреватых.

Ч $\frac{4702010200-086}{М-105(03)82}$ 96—82 32С5

Ольга Эразмовна Чкалова

Валерий Павлович ЧКАЛОВ

Редактор А. Г. Перепелицкая
Художественный редактор А. А. Орехов
Технический редактор М. У. Шиц
Корректор Л. М. Логунова

ИБ № 2516
Сдано в наб. 16.06.81. Подп. в печать 10.03.82. А06060. Формат 84×108$^1/_{32}$. Бумага типографская № 1 (вкл. мелов. бел.). Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. п. л. 10,08 (в том числе вкл. 1,68). Усл. кр.-отт. 10,08. Уч.-изд. л. 9,91 (в том числе вкл. 1,43). Тираж 100 000 экз. Заказ 386. Цена 55 к. Изд. инд. ХД-351.

Издательство «Советская Россия» Государственного комитета РСФСР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 103012, Москва, проезд Сапунова, 13/15.

Книжная фабрика № 1 Росглавполиграфпрома Государственного комитета РСФСР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли, г. Электросталь Московской области, ул. им. Тевосяна, 25.

55 к.

·СОВЕТСКАЯ РОССИЯ·